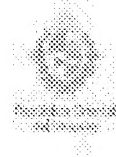
Año CVII - N° 28.625 Montevideo, jueves 27 de diciembre de 2012

IMPO **Diario**_Oficial_

www.impo.com.uy | Centro de Información Oficial

energía
& equidad



Suscripciones 2013 versión impresa

Estimado Suscriptor:

Ud. podrá retirar en nuestras oficinas el formulario de renovación del servicio de suscripción para la versión impresa del Diario Oficial correspondiente al próximo año. Dicho formulario también podrá ser descargado de nuestra página web (www.impo.com.uy) y deberá ser entregado en nuestras oficinas, enviado por fax (2908 5042 Int. 349) o vía correo electrónico (expedicion@impo.com.uy) hasta el lunes 31 de diciembre de 2012, a efectos de confirmar la continuidad del servicio.

LA FACTURA CORRESPONDIENTE A LA MODALIDAD ELEGIDA LE LLEGARÁ A LA DIRECCIÓN DE ENVÍO EN EL CORRER DE ENERO DE 2013, MES EN EL QUE SE DEBERÁ HACER EFECTIVO EL PAGO.

Se solicita que los cambios de domicilio sean informados vía correo electrónico a **expedicion@impo.com.uy**.

Dirección Nacional de Impresiones y Publicaciones Oficiales

Por consultas:
expedicion@impo.com.uy
Tel.: 2908 5042 Int. 349

IMPO **Diario***Oficial*
www.impo.com.uy | Centro de Información Oficial

INTERIOR

Copia IMPO

Suscripción Diario Oficial IMPRESO **2013**

Nombre | E-mail

N° de Cliente

ANUAL ☐ SEMESTRAL ☐ MENSUAL ☐ BAJA

Nota: la suscripción corresponde a 1 ejemplar con **reparto en el interior.** ... correspondiente al segundo semestre de 2012.
Las tarifas se ajustarán de acuerdo a la variación ...

Comentarios: Especifique cualquier cam... (por ejemplo en la cantidad...

Firma: ... Aclaración: ...

Suscripción Diario Ofici...

Nombre

N° de Cliente

ANUAL ☐ SEME...

Nota: la suscripción corresponde a 1 ej...
Las tarifas se ajustarán de acuerdo a la...

Este formulario también podrá ser des...
a nuestras oficinas o enviado vía fax (2...
continuidad del servicio.

IMPORTANTE: EL PAGO DE LA SUS...

Por consultas, cambio de domicilio, ...
expedicion@impo.com.uy - Tel. ...

IMPO **Diario***Oficial*
www.impo.com.uy | Centro de Información Oficial

MONTEVIDEO

Suscripción Diario Oficial IMPRESO **2013**

Copia IMPO

Nombre | E-mail

N° de Cliente

ANUAL ☐ SEMESTRAL ☐ MENSUAL ☐ BAJA

Nota: la suscripción corresponde a 1 ejemplar con **retiro en IMPO.**
Las tarifas se ajustarán de acuerdo a la variación del IPC correspondiente al segundo semestre de 2012.

Comentarios: Especifique cualquier cambio en las condiciones de la suscripción del año anterior (por ejemplo en la cantidad de ejemplares, dirección, tel, email, etc.)

Firma: ... Aclaración: ...

Suscripción Diario Oficial IMPRESO **2013**

Copia CLIENTE

Nombre | E-mail

N° de Cliente



DiarioOficial

República Oriental del Uruguay

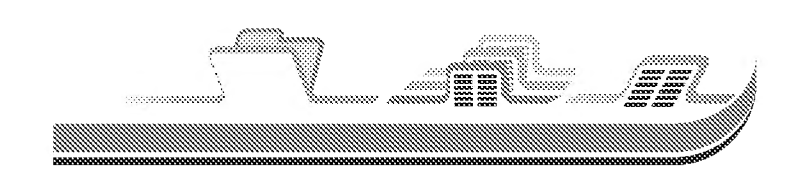
Precio del ejemplar del día: $ 30.- Año CVIII- Nº 28.625 - Montevideo, jueves 27 de diciembre de 2012

AVISOS

DOCUMENTOS

PODER EJECUTIVO
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
FUERZA AÉREA URUGUAYA
DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA - DINACIA





La Resolución 451/012 de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, se encuentra publicada en la separata que forma parte de esta edición del Diario Oficial.

Editado por la Dirección Nacional de Impresiones y Publicaciones Oficiales - IM.P.O.
Av. 18 de Julio 1373, Montevideo, Uruguay / Tels. 2908 5042 – 2908 5276 – 2908 5180 – 2908 4923 / www.impo.com.uy / impo@impo.com.uy.

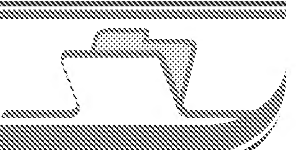
DIRECTOR GENERAL: Sr. Gonzalo Reboledo (greboledo@impo.com.uy)
GERENTE GENERAL: Cr. Héctor Tacón Ambroa (htacon@impo.com.uy)
DIRECTORES DE ÁREA: *Administración:* Cr. Mauricio Gargano (mgargano@impo.com.uy) – *Producción:* Sr. Héctor López Millot (hlopez@impo.com.uy)
Difusión y comercialización: Sr. Álvaro Rak (arak@impo.com.uy) – *Banco de datos:* Esc. Mónica Camerlati (mcamerlati@impo.com.uy) – *Servicios de apoyo:* Sr. Hugo Pereyra.
SECTORES: *Avisos* (avisos@impo.com.uy) – *Documentos* (documentos@impo.com.uy) – *Procesos de Edición* (proedicion@impo.com.uy)
Expedición y Stock (expedicion@impo.com.uy) – *Productos y Servicios* (informaciones@impo.com.uy) – *Gestión de Proyectos y Comunicación* (comunicacion@impo.com.uy)
CENTRO DE CÓMPUTOS: Datalogic Ingenieros S.R.L. (computos@impo.com.uy).
IMPRESIÓN: TRADINCO S.A. (Licitación Pública Nº 02/11)
Dep. Leg. 357.643 - Edición amparada en el Dec. Nº 218/996 - Comisión del Papel



Miembro de la Red de Diarios Oficiales Americanos



DOCUMENTOS



Los documentos publicados en esta edición, fueron recibidos el día 12 de diciembre y publicados tal como fueron redactados por el órgano emisor.

PODER EJECUTIVO
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
FUERZA AÉREA URUGUAYA
DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA - DINACIA

1

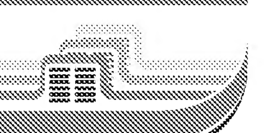
Resolución 451/012

Apruébase el Reglamento para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita.

(2.241*R)

El presente documento se encuentra publicado en separata adjunta a esta edición del Diario Oficial.

AVISOS



Convocatorias

INVERSORA TALENAR S.A.

Se convoca a Asamblea Ordinaria de Accionistas para el día 18.01.2013, a las 15.00 horas en primera convocatoria en Plaza Independencia 808 apto. 1101, para tratar el siguiente orden del día:
1. Designación de Presidente y Secretario de la Asamblea.
2. Designación de Directorio.
3. Memoria y balance de los ejercicios cerrados del 31.07.2003 al 31.07.2012.
En caso de no cumplirse el quórum, se convoca para segunda convocatoria una hora después. Registro de accionistas en dicho local, 10 días hábiles antes, hasta iniciarse el acto.
El Directorio.

Primera Publicación

03) $ 1155 3/p 51785 Dic 27- Dic 31

PACIFIC STAR S.A.

Se convoca a Asamblea Ordinaria de Accionistas para el día 18.01.2013, a las 16.30 horas en primera convocatoria en Plaza Independencia 808 apto. 1101, para tratar el siguiente orden del día:
1. Designación de Presidente y Secretario de la Asamblea.
2. Designación de Directorio.
3. Memoria y balance de los ejercicios cerrados del 30.09.04 al 30.09.2012.
En caso de no cumplirse el quórum, se convoca para segunda convocatoria una hora después. Registro de accionistas en dicho local, hasta iniciarse el acto.
El Directorio.

Única Publicación

03) $ 385 1/p 51784 Dic 27- Dic 27

CENTRO VERDE S.A.
RUT. 21 292350 0010
Asamblea General Ordinaria

Se convoca a los accionistas de Centro Verde SA para la Asamblea General Ordinaria a celebrarse en el domicilio de la sociedad Juan José de Amézaga 2264 el 14 de enero de 2013 a las 10 horas con el siguiente orden del día:
1. Consideración balance cerrado al 31/7/2012.
2. Lectura y consideración de la memoria anual correspondiente a dicho ejercicio.
3. Consideración distribución de dividendos.
4. Designación de Directorio.
5. Fijación de las remuneraciones de los directores.
El registro de accionistas se abre en esa fecha y se cerrará al iniciarse el acto.

Primera Publicación

03) $ 1386 3/p 51715 Dic 27- Dic 31

CONVOCATORIA

EL CENTRO MUTUAL Y SOCIAL DE RETIRADOS DE PERSONAL SUBALTERNOS DE LAS FUERZAS ARMADAS DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 12º (CONVOCATORIA) Y 22º (ELECCIÓN DE AUTORIDADES) DEL ESTATUTO SOCIAL, CONVOCA A LOS SEÑORES SOCIOS HABILITADOS AL ACTO ELECCIONARIO PREVISTO PARA ELEGIR AUTORIDADES PARA LA COMISIÓN DIRECTIVA, COMISIÓN FISCAL Y DELEGADOS ASAMBLEÍSTAS, DE DICHA INSTITUCIÓN, EL QUE SE EFECTUARÁ EL DÍA 06 DE ENERO DEL AÑO 2013, EN EL HORARIO DE 0800 A LAS 2000 EN TODO EL PAÍS.

Única Publicación

03) $ 385 1/p 51688 Dic 27- Dic 27

ELECCIONES GENERALES
CONVOCATORIA

Cooperativa de Ahorro y Crédito Esteña (C.A.Y.C.E.), reunida en Asamblea General Ordinaria de fecha 18/11/2012 en cumplimiento de lo dispuesto en Art. 63 de sus Estatutos, resolvió convocar a Elecciones Generales para el día Miércoles 16 de Enero de 2013, en las instalaciones de la Cooperativa Arturo Santana 718, local 1, en horario de 10:00 a 16:30; y en las urnas que se instalarán a tales efectos en las Salas de Punta Shopping, Casino Mantra y Casino Nogaró.
Comisión Electoral.

Primera Publicación

03) $ 1155 3/p 51683 Dic 27- Dic 31

LUNIN S.A.
ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

Se convoca a los Sres. Accionistas para la asamblea que se realizará el día 8 de enero de 2013, hora 11.00 en Paraguay 1547 Unidad 109 primer piso; para considerar el siguiente orden del día:
1.- Designación de Presidente y Secretario de la Asamblea
2.- Cambio de Acciones amparado en lo dispuesto por el artículo 17 Ley 18.930
3.- Designación de una accionista para aprobar y firmar el Acta de la Asamblea.
Se recuerda a los señores accionistas que para participar en la Asamblea, deben depositar las acciones o certificados representativos en Paraguay 1547 Unidad 109 hasta el día de la Asamblea.
De no reunirse el quórum exigido se convocará a segunda convocatoria para el mismo día una hora después, se considerará legalmente constituida de encontrarse presente la mayoría exigida por ley.

Última Publicación

03) $ 1617 3/p 51623 Dic 24- Dic 27

TALSUR SOCIEDAD ANÓNIMA

Convócase a los señores accionistas de Talsur SA. (la "Sociedad") a la Asamblea General Extraordinaria que se celebrará el 17 de enero de 2013 a las 11:00 horas en Misiones 1424 piso 2 de la ciudad de Montevideo, para tratar el siguiente Orden del Día:

ORDEN DEL DÍA

1. Designación de presidente y secretario de la Asamblea.
2. Consideración de la reforma del artículo 3 de los estatutos de la Sociedad, con el objetivo exclusivo de modificar las acciones al portador por acciones nominativas endosables.
3. Designación de accionista para firmar el acta.
El registro para la asistencia a la Asamblea se abrirá diez días hábiles antes de la misma y se cerrará al iniciarse el acto. Para el registro, los accionistas deberán depositar en Misiones 1424 piso 2 de la ciudad de Montevideo, de lunes a viernes de 10:00 a 18:00 sus acciones o un certificado de depósito emitido por una entidad de intermediación financiera, por un corredor de Bolsa, por el depositario judicial o por otras personas, en cuyo caso se requerirá la certificación notarial correspondiente. La sociedad les entregará los comprobantes necesarios de recibo que servirán para su admisión a la Asamblea.
El Directorio.

Última Publicación

03) $ 2310 3/p 51608 Dic 24- Dic 27

MICROCOSMOS S.A.
Asamblea General Ordinaria de fecha 16/01/2013

Hora 11:30 primera convocatoria
Hora 12:00 segunda convocatoria
Lugar: Cuareim 2052
Orden del día: 1) Consideración de los Estados Contables al 31.12.11. 2) Aprobación de la gestión del Directorio. 3) Elección de nuevas autoridades; y 4) Designación de dos accionistas para firmar el acta.

Última Publicación

03) $ 693 3/p 51553 Dic 24- Dic 27

DOLSUR S.A.
Asamblea General Ordinaria de fecha 16/01/2013

Hora 11:00 primera convocatoria
Hora 11:30 segunda convocatoria
Lugar: Cuareim 2052
Orden del día: 1) Consideración de los Estados Contables al 31.12.11. 2) Aprobación de la gestión del Directorio. 3) Elección de nuevas autoridades; y 4) Designación de dos accionistas para firmar el acta.

Última Publicación

03) $ 693 3/p 51552 Dic 24- Dic 27

NETILUR S.A.

Se convoca a Asamblea Ordinaria de Accionistas para el día 16 de enero de 2013, a las 13.00 horas en Florida 1408 Escritorio 605, Montevideo, para tratar el siguiente orden del día:

1) Designación de Presidente y Secretario de la Asamblea.
2) Designación del nuevo directorio.
3) Consideración del Balance General y Cuentas de Pérdidas y Ganancias de los ejercicios cerrados desde el 30 de junio de 2003 al 30 de junio de 2012.
4) Designación de un accionista para firmar el acta de asamblea.
El Registro de accionistas se abrirá diez días hábiles antes de la Asamblea y se cerrará al iniciarse el acto.
El Directorio.
03) $ 1386 3/p 51505 Dic 26- Dic 28

CONVOCATORIA

Se cita a Asamblea General Ordinaria de Copamhi Asociación Civil (Medicare) en su sede de J. Canning 2385. Unica convocatoria hora 19, día 29 de enero de 2013.
ORDEN DEL DIA:
1- Lectura y aprobación acta anterior
2- Memoria anual y balance ejercicio 2011-2012
3- Designación dos asambleistas para formar el acta.
03) $ 693 3/p 51486 Dic 26- Dic 28

MINISTERIO DE VIVIENDA ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE- DIRECCION NACIONAL DE AGUAS

Se comunica que se ha presentado ante la Dirección Nacional de Aguas del MVOTMA una solicitud de la Sra. María del Socorro Ache Bianchi para la autorización de una obra hidráulica de protección contra inundaciones, la cual se ubica sobre el padrón No. 60771 de la 3ª Sección Catastral y Judicial del Departamento de Rocha.
Se cita a todos aquellos que tuvieren interés a una Audiencia Pública a efectuarse el día 08 de Enero de 2013 a las 14 hs. en el Salón Parroquial, sito en la calle 1º de Agosto Nº 619 esq. Leonardo Olivera de la ciudad de Chuy.

Ingeniero Daniel González
Director Nacional de Aguas
Última Publicación
03) $ 3696 3/p 51351 Dic 24- Dic 27

Dirección de Necrópolis

GOBIERNOS DEPARTAMENTALES

INTENDENCIAS

INTENDENCIA DE SAN JOSÉ

DIRECCION DE CEMENTERIOS

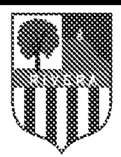
Se hace constar que ante esta Oficina se presentó la Sra. MARIA GRACIELA PEREZ RAVERA, solicitando Transferencia del Derecho de Uso a su favor, del TITULO DEL NICHO NRO. 219, ubicado en el cuerpo "Primero" del Cementerio de San José, que figura a nombre de MAXIMILIANO PEREZ, desde el 22/10/1866, emplazándose a todos los que se consideren con derechos sobre el citado bien funerario por el término de 90 días. Atento a lo dispuesto en la ORDENANZA DE CEMENTERIOS, Decreto 2.926, en el Art. 2o. Apartado b) de fecha 17 de Diciembre de 2001, se publica el presente por el término de 5 días.
ELBIO R. REYES
DIRECTOR DE CEMENTERIOS.
04) $ 2310 5/p 51163 Dic 21- Dic 28

Emplazamientos

GOBIERNOS DEPARTAMENTALES

INTENDENCIAS

INTENDENCIA DE RIVERA



Se cita y emplaza a propietarios, poseedores, titulares de derechos reales y/o sucesores a cualquier título de los inmuebles y muebles, cuyos datos individualizantes se detallan en el presente, para que concurran a notificarse de la liquidación debidamente aprobada, de los adeudos que por concepto de Tributos que mantienen con la Intendencia, dentro del plazo de 30 días bajo apercibimiento de darlos por notificados y de promover el cobro en vía Judicial (ley 13.892, Art. 428, Arts. 51 y 91 del Código Tributario). A tal efecto deberán concurrir ante la oficina de Gestión y Cobro, calle Agraciada 570 Planta Baja del Edificio Comunal.

NOMBRE	PAD. CONT.	EXP. /RES.	EJERCICIO	MONTO
MERCEDES PINTOS	2626/08	117519/13380	1a. ej. 1985 a 4a. ej. 2012	$ 17.528,80
CLETO NUNEZ o CLETO NUÑEZ	5546/08	117677/13381	1a. ej. 1973 a 4a. ej. 2012	28.879,17
ANTONIO ROMERO	4025/07	118004/13379	1a. ej. 1973 a 4a. ej. 2012	52.786,95
SUC. JOSE FERREIRA	1168/06	118316/13382	1a. ej. 1973 a 4a. ej. 2012	46.496,73
ANTONIO MERLADETT	1171/06	118317/13378	1a. ej. 1973 a 4a. ej. 2012	52.414,94
CONSUELO DA ROSA	1201/06	118322/13383	1a. ej. 1973 a 4a. ej. 2012	48.202,98
LUIS DOROTEO PRATES CUELHO, GRACIELA ALVEZ OTAZU, LUISA MABEL PRATES ALVEZ, LUIS DOROTEO PRATES ALVEZ, JUAN BRASIL PRATES ALVEZ	4378/04	119181/13377	1a. ej. 1987 a 4a. ej. 2012	56.986,09
LUIS DOROTEO PRATES CUELHO, GRACIELA ALVEZ OTAZU, LUISA MABEL PRATES ALVEZ, LUIS DOROTEO PRATES ALVEZ, JUAN BRASIL PRATES ALVEZ	4836/04	119197/13376	2a. ej. 1995 a 4a. ej. 2012	48.031,57
MARCAL DENIS	588/03	116578/13384	1a. ej. 1986 a 4a. ej. 2012	48.772,03

Última Publicación

08) (Cta. Cte.) 3/p 51374 Dic 24- Dic 27

Expropiaciones

GOBIERNOS DEPARTAMENTALES

INTENDENCIAS

INTENDENCIA DE MONTEVIDEO

UNIDAD EJECUTORA DE SANEAMIENTO (Tel: 1950 2220/2222)
EXPROPIACION
CITACION - AVISO Y EMPLAZAMIENTO
EDICTO Nº 5

Por Decreto Nº 34.360 de 20 de setiembre de 2012 han sido designados para ser expropiados y declarado de urgente ocupación por las obras de "drenaje Pluvial en la cuenca de la Cañada Peabody" y obras anexas, los inmuebles que se indican a continuación:
EXPROPIACIONES TOTALES
PADRON Nº, AREA AFECTADA;
(en mc.);
131.940, 3964;
189.798, 524,48;
189.797, 544,51;
189.793, 522,21;
166.954, 1063,50;
402.744, 1252,94.
EXPROPIACIONES PARCIALES
PADRON Nº, AREA AFECTADA;
(en mc.);
157047, 7007,07;
422553, 1030,80;
403835, 171,62;
47990, 242,60;
169981, 181,37;
169982, 193,46.
Conforme a las estipulaciones establecidas en el artículo 15 inciso 3 de la Ley Nº 3.958 de 28 de mayo de 1912 y el artículo 1º del Decreto Ley Nº 10.247 de 15 de octubre de 1942, se hace saber, se cita y emplaza a todas las personas que se consideren con derechos sobre los citados bienes.

09) (Cta. Cte.) 10/p 50523 Dic 17- Dic 31

Llamado a Acreedores

Llamado a acreedores Ley Nº 2904

Enajenante: Lapema S.R.L.
Adquirente: San Roque S.A.
Establecimiento comercial: Farmacia del Centro ubicado en Uruguay 839, departamento de Salto.
Acreedores: presentarse en Cerrito 532 oficina 802, Montevideo, de lunes a viernes de 10 a 17 hs.

13) $ 4620 20/p 48236 Nov 30- Dic 28

Edictos Matrimoniales

Montevideo, diciembre 27 de 2012
Cumplimiento de la disposición del artículo 3o. de la ley Nº 9.906 de 30 de diciembre de 1939 de acuerdo con lo que se expresa en dicho artículo debe tenerse muy en cuenta la advertencia que se transcribe que figura en los correspondientes edictos que firman los respectivos Oficiales del Registro Civil:
"En fe de lo cual intimo a los que supieren algún impedimento para el matrimonio proyectado lo denuncie por escrito ante esta Oficina haciendo conocer las causas y lo firme para que sea publicado en el "Diario Oficial" por espacio de ocho días como manda la ley."
Espacio limitado a tres días por la Ley Nº 9.906.

MONTEVIDEO
OFICINA No. 2

ALEJANDRO DAMIAN BONILLA, 33 años, divorciado, empleado, oriental, domiciliado en Trinidad Guevara 4503 y MARIA FLORENCIA SEGOVIA, 23 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Trinidad Guevara 4503.
Primera Publicación
14) $ 232 3/p 51625 Dic 27- Dic 31

OFICINA No. 3

SEBASTIÁN NICOLÁS CALABUIG, 27 años, soltero, economista, oriental, domiciliado en Sgo. de Anca 1395/3 y MARIA CECILIA UCAR, 29 años, soltera, economista, oriental, domiciliada en Sgo. de Anca 1395/3.
Primera Publicación
14) $ 232 3/p 51628 Dic 27- Dic 31

OFICINA No. 6

RODRIGO JULIO SALES, 45 años, soltero, arquitecto, oriental, domiciliado en José Benito Lamas 2706 A Ap. 122 y VALERIA FONTAN, 32 años, soltera, abogada, oriental, domiciliada en José Benito Lamas 2706 A Ap. 122.
Primera Publicación
14) $ 232 3/p 51629 Dic 27- Dic 31

FEDERICO OMAR STETSKAMP, 27 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Chaná 1892/302 y MARIA PIA PALEO, 27 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Chaná 1892/302.
Primera Publicación
14) $ 232 3/p 51627 Dic 27- Dic 31

OFICINA No. 7

JUAN NICOLÁS YANDIAN, 29 años, soltero, médico, oriental, domiciliado en Missouri 1428 y MARIA EUGENIA ZUNINO, 29 años, soltera, médico, oriental, domiciliada en Arazatí 1176.
Primera Publicación
14) $ 232 3/p 51630 Dic 27- Dic 31

Montevideo, diciembre 26 de 2012
Cumplimiento de la disposición del artículo 3o. de la ley Nº 9.906 de 30 de diciembre de 1939 de acuerdo con lo que se expresa en dicho artículo debe tenerse muy en cuenta la advertencia que se transcribe que figura en los correspondientes edictos que firman los respectivos Oficiales del Registro Civil:
"En fe de lo cual intimo a los que supieren algún impedimento para el matrimonio proyectado lo denuncie por escrito ante esta Oficina haciendo conocer las causas y lo firme para que sea publicado en el "Diario Oficial" por espacio de ocho días como manda la ley."
Espacio limitado a tres días por la Ley Nº 9.906.

MONTEVIDEO
OFICINA No. 1

RUBEN GUSTAVO DOMÍNGUEZ, 25 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Cno. Carrasco 4680 BL. B T 6/811 y SILVIA RAQUEL PEDROZO, 32 años, divorciada, licenciada en enfermería, oriental, domiciliada en Cno. Carrasco 4680 BL. B T 6/811.
14) $ 232 3/p 51573 Dic 26- Dic 28

MIGUEL ANGEL ARAUJO, 39 años, divorciado, empleado, oriental, domiciliado en La Paloma 2224 y BEATRIZ ANDREA SILVA, 38 años, divorciada, labores, oriental, domiciliada en La Paloma 2224.
14) $ 232 3/p 51511 Dic 26- Dic 28

MARTÍN DALMAU, 32 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Prudencio Murguiondo 5241 C 9 y MARÍA ISABEL POSADA, 28 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Prudencio Murguiondo 5241 C 9.
14) $ 232 3/p 51510 Dic 26- Dic 28

JOSÉ LUIS ALMEIDA, 24 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Dionisio Coronel 917 y YENIFER VALERIA MIR, 25 años, soltera, estudiante, oriental, domiciliada en Julián Laguna 6171.
14) $ 232 3/p 51503 Dic 26- Dic 28

OFICINA No. 2

JOSE PABLO BALLARES, 83 años, viudo, jubilado, oriental, domiciliado en Callao 3237 y ANA ELENA REY, 67 años, viuda, pensionista, oriental, domiciliada en Callao 3237.
14) $ 232 3/p 51575 Dic 26- Dic 28

ALBERTO JOSE FODERE, 46 años, viudo, abogado, oriental, domiciliado en Miramar 1638 y MARIA MACARENA de AZPITARTE, 38 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Miramar 1638.
14) $ 232 3/p 51512 Dic 26- Dic 28

MARTIN BRUZZONE, 29 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Arezzo 3032 y RITA PIMENTEL, 31 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Dámaso Antonio Larrañaga 4536.
14) $ 232 3/p 51501 Dic 26- Dic 28

ALVARO GABRIEL BOLDRINI, 25 años, soltero, militar, oriental, domiciliado en Venancio Benavídez 3269 y VIRGINIA INES HERNANDEZ, 24 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Venancio Benavídez 3269.
14) $ 232 3/p 51485 Dic 26- Dic 28

OFICINA No. 3

GASTON CASARETTO, 29 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en E. Rodó 2073/1002 y MARIA ELENA DUOMARCO, 27 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Canelones 1055/601.
14) $ 232 3/p 51487 Dic 26- Dic 28

OFICINA No. 4

BERNARDO ARIEL GARCÍA, 27 años, soltero, estudiante, oriental, domiciliado en Tapes 1027 y ALEJANDRA CORIA, 27 años, soltera, contadora, oriental, domiciliada en Gustavo Gallinal 1924.
14) $ 232 3/p 51491 Dic 26- Dic 28

GONZALO RAFAEL LEMA, 26 años, soltero, ingeniero, oriental, domiciliado en Rep. del Salvador 3534 y SOFÍA MARTÍNEZ, 26 años, soltera, ingeniera, oriental, domiciliada en Comodoro Coé 3352.
14) $ 232 3/p 51490 Dic 26- Dic 28

CARLOS NICOLÁS GONZÁLEZ, 22 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en India Muerta 4154/1 y ALEJANDRA VANESSA OTERO, 22 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en India Muerta 4154/1.
14) $ 232 3/p 51488 Dic 26- Dic 28

OFICINA No. 5

LUIS FERNANDO TEXEIRA, 29 años, soltero, policía, oriental, domiciliado en Acrópolis 3681 Montevideo y MARÍA ELIZABETH LÓPEZ, 24 años, soltera, labores, oriental, domiciliada en Acrópolis 3681 Montevideo.
14) $ 232 3/p 51535 Dic 26- Dic 28

ALVARO ARIEL MÁRQUEZ, 28 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Brandzen 704 Melo Dpto. Cerro Largo y MARLENE D'ALESSANDRO, 29 años, soltera, médico, oriental, domiciliada en Tomkinson 3179 Montevideo.
14) $ 232 3/p 51498 Dic 26- Dic 28

JUAN CARLOS MOREIRA, 68 años, viudo, pensionista, oriental, domiciliado en Santa Ana 4374 Montevideo y YURACI PADILLA, 65 años, divorciada, labores, oriental, domiciliada en Santa Ana 4374 Montevideo.
14) $ 232 3/p 51496 Dic 26- Dic 28

BERNARDO MELO, 58 años, viudo, empleado, oriental, domiciliado en Ideario Artiguista 2255 bis y ALICIA ESTHER MUÑOZ, 46 años, divorciada, labores, oriental, domiciliada en Ideario Artiguista 2255 bis Montevideo.
14) $ 232 3/p 51495 Dic 26- Dic 28

ADALBERTO MENÉNDEZ, 59 años, divorciado, empleado, oriental, domiciliado en Belén Solar 71 Ptas. de Manga Montevideo y ELBA VILDA NÚÑEZ, 61 años, divorciada, labores, oriental, domiciliada en Belén Solar 71 Ptas. de Manga Montevideo.
14) $ 232 3/p 51492 Dic 26- Dic 28

OFICINA No. 6

PABLO FEDERICO ROMERO, 25 años, soltero,

empleado, oriental, domiciliado en Avipones 6219 y MONICA LETICIA PEREIRA, 27 años, soltera, labores, oriental, domiciliada en Avipones 6219.
14) $ 232 3/p 51533 Dic 26- Dic 28

ADRIAN ENRIQUE RIVAS, 36 años, divorciado, empleado, oriental, domiciliado en L. A. de Herrera 2674 Ap. 704 y DAIANA CHORBADJIAN, 32 años, soltera, arquitecta, oriental, domiciliada en L. A. de Herrera 2674 Ap. 704.
14) $ 232 3/p 51529 Dic 26- Dic 28

ALBERTO ANDRES RODRIGUEZ, 38 años, divorciado, vendedor, oriental, domiciliado en Tomás Toribio 1427/2 y MARIA BETTINA GALLERO, 31 años, divorciada, vendedora, oriental, domiciliada en Tomás Toribio 1427/2.
14) $ 232 3/p 51494 Dic 26- Dic 28

OFICINA No. 7

PABLO RAFAEL NATERO, 31 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Luis Piera 1935/3 y MARIA NATALIA PUMAR, 37 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Luis Piera 1935/3.
14) $ 232 3/p 51574 Dic 26- Dic 28

MATIAS ANDRES VIDAL, 28 años, soltero, militar, oriental, domiciliado en Libertador 1921/902 y SONIA VALERIA PINTOS, 33 años, soltera, contadora, oriental, domiciliada en Libertador 1921/902.
14) $ 232 3/p 51531 Dic 26- Dic 28

ROBERTO SANTIAGO NOGUEIRA, 28 años, soltero, empresario, oriental, domiciliado en Mallorca 4471/R 102 y MARIA MELISA COITIÑO, 26 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Mallorca 4471/102.
14) $ 232 3/p 51515 Dic 26- Dic 28

HUGO EDUARDO VAZQUEZ, 32 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Antonio Rubio 6442 y JENNIFER FIORELLA VIERA, 21 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Antonio Rubio 6442.
14) $ 232 3/p 51489 Dic 26- Dic 28

Montevideo, diciembre 24 de 2012
Cumplimiento de la disposición del artículo 3o. de la ley Nº 9.906 de 30 de diciembre de 1939 de acuerdo con lo que se expresa en dicho artículo debe tenerse muy en cuenta la advertencia que se transcribe que figura en los correspondientes edictos que firman los respectivos Oficiales del Registro Civil:
"En fe de lo cual intimo a los que supieren algún impedimento para el matrimonio proyectado lo denuncie por escrito ante esta Oficina haciendo conocer las causas y lo firme para que sea publicado en el "Diario Oficial" por espacio de ocho días como manda la ley."
Espacio limitado a tres días por la Ley Nº 9.906.

MONTEVIDEO

OFICINA No. 1

CLAUDIO MARTIN HERNANDEZ, 38 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Atanasildo Suarez 211/5 y GLADIS RAQUEL DIAZ, 35 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Atanasildo Suarez 211/5.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51436 Dic 24- Dic 27

GABRIEL NICOLÁS ÁLVAREZ, 20 años, soltero, desocupado, oriental, domiciliado en Gaboto 1941 y DAIANA GABRIELA SOSA, 22 años, soltera, desocupada, oriental, domiciliada en Gaboto 1941.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51332 Dic 24- Dic 27

SEBASTIÁN ALARCÓN, 33 años, soltero, ingeniero agrónomo, oriental, domiciliado en Guaycurú 2803 y MARÍA VICTORIA NOLASCO, 25 años, soltera, estudiante, argentina n/uruguaya, domiciliada en Guaycurú 2803.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51320 Dic 24- Dic 27

OFICINA No. 2

HUGO MIGUEL FERNANDEZ, 25 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Juan Bonnesadri 2084 y SANDRA ELIZABETH DIAZ, 38 años, divorciada, empleada, oriental, domiciliada en Juan Bonnesadri 2084.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51336 Dic 24- Dic 27

OFICINA No. 3

MARTIN JAVIER CASTRILLON, 46 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Rivera 4316/101 y SANDRA LISA SANCHEZ, 48 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Rivera 4316/101.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51337 Dic 24- Dic 27

DIEGO ANDRÉS CUELLO, 24 años, soltero, militar, oriental, domiciliado en Dgo. Aramburú 1919 y MARIA CECILIA PIEDEFERRI, 22 años, soltera, estudiante, oriental, domiciliada en Dgo. Aramburú 1919.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51335 Dic 24- Dic 27

JOSÉ MARÍA CABRERA, 30 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Yuquerí 439/201 y ALEXANDRA SILVA, 33 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Yuquerí 439/201.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51334 Dic 24- Dic 27

OFICINA No. 4

JOAQUÍN ANDRES GIANNEO, 23 años, soltero, tatuador, oriental, domiciliado en Juan R. Correa 1462 y MARIANA CAROLINA VALIENTE, 19 años, soltera, enfermera, oriental, domiciliada en Juan R. Correa 1462.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51319 Dic 24- Dic 27

OFICINA No. 5

DIEGO MARTÍN TOMMASINO, 27 años, soltero, estudiante, oriental, domiciliado en Quiebrayugos 4837 Montevideo y NATALIA SOLEDAD FRADL, 26 años, soltera, contadora, oriental, domiciliada en Jujuy 2921 Montevideo.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51391 Dic 24- Dic 27

JULIO CÉSAR OLIVERA, 54 años, divorciado, ret. militar, oriental, domiciliado en Ruta 8, Km 21.700, Calle 6, Solar 256 Montevideo y GRACIELA LADY ROBLES, 56 años, divorciada, empleada, oriental, domiciliada en Ruta 8, Km 21.700, Calle 6, Solar 256, Montevideo.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51373 Dic 24- Dic 27

PABLO FEDERICO OLIVERA, 28 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Instrucciones 2750 Montevideo y SABRINA VIACAVA, 33 años, soltera, labores, oriental, domiciliada en Instrucciones 2750 Montevideo.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51350 Dic 24- Dic 27

ALEJANDRO DANIEL QUINTEIRO, 42 años, divorciado, empleado, oriental, domiciliado en M. Uriarte de Herrera 3577/1 Montevideo y SUSAN JACQUELINE SANDRA BEATRIZ de LIMA, 36 años, soltera, docente, oriental, domiciliada en M. Uriarte de Herrera 3577/1 Montevideo.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51339 Dic 24- Dic 27

OFICINA No. 6

MARCOS RODRIGUEZ DE ALMEIDA, 27 años, soltero, estudiante, oriental, domiciliado en Rivera 4027 Ap. 206 y NOELIA ECHEVERRIA, 20 años, soltera, estudiante, oriental, domiciliada en Anzani 1609 Ap. 403.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51375 Dic 24- Dic 27

CARLOS FERNANDO ROIG, 50 años, divorciado, empresario, oriental, domiciliado en Rivera 6376 y FLORENCIA IVANA LAURA AGUERRE, 36 años, divorciada, empleada, oriental, domiciliada en Rivera 6376.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51333 Dic 24- Dic 27

CESAR ANDRES SUAREZ, 23 años, soltero, empleado, oriental, domiciliado en Zelmar Michelini 1123 y NATALIA PAOLA MARTINS, 24 años, soltera, militar, oriental, domiciliada en Maldonado 1229.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51324 Dic 24- Dic 27

JOSE REMIGIO SAROTTO, 43 años, divorciado, empleado, oriental, domiciliado en Mendoza 4813 y SANDRA MARTHA FERRERIA, 43 años, soltera, empleada, oriental, domiciliada en Mendoza 4813.
Última Publicación
14) $ 232 3/p 51321 Dic 24- Dic 27

Propiedad Literaria y Artística

BIBLIOTECA NACIONAL

REGISTRO DE DERECHOS DE AUTOR

MYRIAM DINORAH MIRANDA CAMACHO, solicita la inscripción de la obra

titulada: "Aproximación a los desafíos para la aplicación de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible analizados desde las disposiciones relativas al Derecho de Propiedad, Superficie, de Preferencia y Prescripción Adquisitiva.
La implicancia del Documento Notarial como instrumento de Seguridad y Certeza Jurídica en el marco de la Ley", (Investigación -memoria de grado), de la cual se declara autora.
Montevideo, 18 de diciembre de 2012
Sr. Carlos Liscano
Director General.

Única Publicación

17) $ 220 1/p 51639 Dic 27- Dic 27

Remates

COBIERNOS DEPARTAMENTALES

INTENDENCIAS

INTENDENCIA DE DURAZNO

REMATE OFICIAL

La Intendencia Departamental de Durazno; en cumplimiento con el procedimiento establecido en la Ley Nº 18.791 del 11 de agosto del año 2011 y lo dispuesto por el Decreto de la Junta Departamental Nº 2116/2009, fija para el día 1 de febrero del año 2013, a la hora 9 y 30 en el local del Ex Abasto Municipal, sito en Ruta 5 km 182.500, pegado al Zoológico Municipal, el Remate Oficial de los bienes que a continuación se detallarán, el cuál estará a cargo del Rematador Sr. Rodrigo Báez de los Reyes, Matrícula número 6230, R.U.T. 050162760015. Todo ello según expediente físico Nº 14181-10 y Geoexpediente Nº 2012-5003.
Condiciones:
La chatarra de motos sin clasificar se rematará al contado, en pesos uruguayos, sin base y al mejor postor, en un solo lote. Se subastará al kilo, determinándose un peso total aproximado de 2800 kilogramos; el cual se ajustará luego de la subasta. En forma inmediata a la bajada de martillo se procederá a la destrucción de los vehículos para su conversión en chatarra.
El mejor postor deberá consignar la totalidad de su oferta, y la comisión del rematador (11,5% del total) al bajarse el martillo. Teniendo un plazo de 72 horas hábiles para el retiro del lote subastado.
Detalle:
1) ZANELLA- DUE - PADRON 1635201- MATRICULA Q1-3976 - PROPIETARIO PALLARES FUMERO ANIBAL DARIO;
2) HERO PUCH- TURBO SPORT- PADRON 2099101- MATRICULA QA-4836- PROPIETARIO BOOK GARRONE IDA CATALINA;
3) YASUKI- UR 110B- PADRON 4000559- MATRICULA QAD-257- PROPIETARIO FERNANDEZ SUSANA GRACIELA;
4) WINNER- PADRON 4001119- MATRICULA QAI-982- PROPIETARIO SANCHEZ FURTADO NESTOR W.;
5) WINNER- CG125- PADRON 4008471- MATRICULA QAN-293- PROPIETARIO LOPEZ OJEDA JORGE LUIS;
6) WINNER 4TC- PADRON 4000797- MATRICULA QA-14001- PROPIETARIO ALEGRE JORGE;
7) HERO PUCH- STANDARD BKER- PADRON 2394601- MATRICULA QA-8694- PROPIETARIO OLIVERA PEDREDIRA SERGIO;
8) JIALING- AÑO 1998- MOTOR 156FMI98000174- CHASIS 98000315- PADRON 2348201- MATRICULA QA-13172 HERNANDEZ MIGUEL;
9) HERO PUCH- TURBO SPORT- PADRON 2105301- MATRICULA QA-4916- PROPIETARIO BOOK GARRONE IDA CATALINA;
10) HERO HONDA- CD100- PADORN 2695501- MATRICULA QA- 10100- PROPIETARIO BOOK GARRONE IDA CATALINA;
11) HONDA- PC 50 K1- PADRON 796201- MATRICULA QA- 2194- PROPIETARIO LOBELCHO CESPEDES ERNESTO;
12) HONDA- PC 50 K1- PADRON 957701- MATRICULA QA- 2473- PRPIETARIO PISCIOTANO JUAN FRANCISCO;
13) ZANELLA- DUE- PADRON 1888801- MATRICULA QA- 4322- PROPIETARIO DURAN TAFFURA JOSE;
14) HERO PUCH- TURBO SPORT- PADRON 2058601- MATRICULA QA- 3458- PROPIETARIO MORANTE VARELA PABLO A.;
15) WINNER- STREET- PADRON 4010682- MATRICULA QAO- 870- PROPIETARIO GIRONA ACOSTA RUBEN DARIO;
16) SUZUKI- MOTOR 115718- MATRICULA 39378;
17) SUZUKI - MOTOR M5068625;
18) JIALING- MOTOR 147FM-19601152 - CHASIS JL70296014075;
19) YASUKI- MOTOR 156FMI70034392- CHASIS LAPPCJLJ07B061591;
20) HERO PUCH- MOTOR EB254276- CHASIS CB261840;
21) LIMING- CHASIS 9409439;
22) ZANELLA- DUE- MOTOR 50AG01714;
23) YASUKI- MOTOR 156FMI50029058- CHASIS 9U8UA1255AD29058;
24) YASUKI- MOTOR 1P52FMH04124983- CHASIS LAKXCHLK44K120533;
25) YAMAHA- MOTOR F5B-64097K;
26) KAWASAKI- MOTOR G7E-624647;
27) YUMBO- MOTOR ZS150FM99000203- CHASIS DLX10099010309;
28) MORINI- MOTOR FMM1- CHASIS LEMBM1013480L89215;
29) BACCIO- MOTOR ZS150FM1L99078_79;
30) YUMBO- MOTOR ZS150FM98032321 - CHASIS 98060264;
31) FI-MINING- MOTOR 1E40FMX121990 - CHASIS LALNABOB2X3112004;
32) HONDA MOTOR PC50ECD70518;
33) ROCKET- MOTOR 156FMI07030134 - CHASIS LEGPCJLLX71330106.
A/P Anabela Prieto
Directora General del Departamento de Administración IDD.

20) (Cta. Cte.) 10/p 50872 Dic 19- Ene 03

Sociedades de Responsabilidad Limitada

TURBO SERVICIOS S.R.L.

Contrato: 14 de noviembre de 2012
Inscripción: 28/11/2012 número 29126
Socios: Mariam Annie HLEBNIKIAN MOMDJIAN (45 cuotas) y Carolina FERNANDEZ MADERO (45 cuotas)
Objeto: importación, comercialización, almacenamiento y transporte de lubricantes, grasas, combustibles y cualquier derivado del petróleo para actividad industrial, automotriz y aviación prestar servicios de intermediación y asesoramiento en negocios inmobiliarios.
Plazo: 30 años
Capital: $ 90.000 en 90 cuotas de $ 1.000 c/u
Domicilio: Montevideo
Administración: un Administrador o un Directorio.

Única Publicación

22) $ 1908 1/p 51723 Dic 27- Dic 27

LAVEF LOGISTICA FORESTAL LTDA

INSCRIPCION: 28494/19.11.2012
SOCIOS/CUOTAS: Luis Antonio Varela Noblia (ejerce administración/representación) (599) y Mariana del Carmen Santana Juarez (1)
PLAZO: 30 AÑOS
OBJETO: transporte nacional e internacional, representaciones, logística, logística y operación forestal, administración y representación de empresas de transporte, importación, exportación e industrialización de todo tipo de productos.
CAPITAL: $ 600.000
DOMICILIO: Montevideo
CONTRATO: 12/11/2012.

Única Publicación

22) $ 1431 1/p 51698 Dic 27- Dic 27

SRL

NOMBRE SOCIEDAD BONMAY S.R.L.
FECHA DOCUMENTO 09/11/2012
NOMBRE SOCIOS FREDY MALLO CASTRO (50 CUOTAS)
FLAVIO BONAVENA DIBERT (50 CUOTAS)
OBJETO COMERCIALIZACION DE PRENDAS DE VESTIR. TODO TIPO DE OPERACIONES RELATIVA A BIENES Y SERVICIOS
PLAZO: 30 AÑOS
DOMICILIO: MONTEVIDEO
CAPITAL: $ 100.000
ADMINISTRACION: INDISTINTA.

Única Publicación

22) $ 1431 1/p 51681 Dic 27- Dic 27

DELGADO DESIGN SRL

CONTRATO: 2/10/2012
INSCRIPCIONES: Nº 26402 año 2012
SOCIOS: MARIA JOSE DELGADO y MARIA CESAREA PIÑATARES (90 Y 10 cuotas cada una respectivamente)
PLAZO: 10 años prorrogables automáticamente por periodo igual y consecutivo

OBJETO: La compra, venta y comercialización de bienes muebles, artículos de decoración, objeto y accesorios y afines.
CAPITAL: $ 200.000 (100 cuotas de $ 2.000,oo)
ADMINISTRACION: Por uno cualesquiera de los socios designado por Asamblea de socios. Primer administrador MARIA JOSE DELGADO PIÑATARES.
DOMICILIO: Maldonado.

Única Publicación

22) $ 1908 1/p 51638 Dic 27- Dic 27

W Y R SRL
Partición

Contrato: 31 de Diciembre 2011
Inscripción: Nº 10168 el 5 de Julio 2012
Adjudicatario: RUBEN ANGEL PEREIRA ORTIZ (30 cuotas).

Única Publicación

22) $ 954 1/p 51637 Dic 27- Dic 27

Venta de Comercios

"Ley 2904. Cooperativa Agraria de Responsabilidad Limitada Varelense de Semillas promete enajenar establecimiento comercial "CALVASE" de Lavalleja. Acreedores presentarse en Ituzaingó 1393 Esc. 401 (Montevideo) de 10 a 17 hs.".

25) $ 2440 20/p 51646 Dic 26- Ene 23

Ley 26/09/1904. Contrato 23/11/2012 LANROD LTDA. cede a José Domingo Rielli San Martín, permiso frecuencia de Canal Televisión CX51 "Tele7" Durazno. Acreedores presentarse en Penza 828, Durazno.

25) $ 2440 20/p 51578 Dic 26- Ene 23

Ley 26/09/1904. Contrato 23/11/2012 LANROD LTDA. cede a Hector Mario Rielli San Martín, permiso de estación de Amplitud Modulada CW96 (AM960) de Durazno. Acreedores presentarse en Rivera 501, Durazno.

25) $ 2440 20/p 51576 Dic 26- Ene 23

Ley 2904
JORGE HECTOR CABRERA prometió vender a ZULLY CLAVIJO Quiosco (MANOLO) en Fernández Crespo y Mercedes, Montevideo.- Acreedores allí.

25) $ 1220 20/p 51285 Dic 20- Ene 18

"Ley 2904. Liderkli S.A enajenará a Cerritos S.A. establecimiento comercial "Hotel de Campo San Pedro de Timote" de Florida. Acreedores presentarse en Paraguay 1321 Esc. 802".

25) $ 2440 20/p 50646 Dic 17- Ene 15

Ley 2904
ANALIA ALBERTI prometió vender a MARIELA OTAIZA, salón de fiestas y eventos (EL BARULLO) ubicado en Rio de la Plata 1516 - Montevideo.-
Acreedores al mismo.

25) $ 2440 20/p 49399 Dic 07- Ene 07

Ley 2904
María Mora promete vender a Antonio De Souza establecimiento comercial "Paladares Numia" (Libertador 1941 local 4). Acreedores allí.

Última Publicación

25) $ 1220 20/p 48228 Nov 29- Dic 27

Varios

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

DIRECCIÓN NACIONAL DE MINERÍA Y GEOLOGÍA - DINAMIGE

EDICTO: Por resolución del Presidente de la República Nº 835/12 de fecha 8 de octubre de 2012, dictada en el expediente Asunto No. 27/2010, se concedió a BISIO HNOS S.A., el titulo minero Concesión para Explotar, por el plazo de 15 años, respecto de un yacimiento de arena, canto rodado y piedra bruta, afectando parcialmente el padrón 3977 de la 1ª Sección Catastral del Departamento de Salto, en un área total de 49 hás. 6800 m², el que se halla inscripto en el Registro General de Minería, Sección Titulos Mineros Concesión para Explotar con el Nº 16 al Fº 16 del Libro VI.- EN FE DE ELLO y en cumplimiento de lo dispuesto por el articulo 125 del Código de Minería, expido el presente que sello, signo y firmo en Montevideo, el día veintitrés de noviembre de dos mil doce.
Esc. Ma. LAURA GARDI COLA
REGISTRO GENERAL DE MINERIA
DI.NA.MI.GE.

Primera Publicación

27) $ 2088 3/p 51640 Dic 27- Dic 31



EDICTO. Por resolución de la Dirección Nacional de Minería y Geología de fecha 27/11/2012 en el asunto 406/2011, se otorgó Permiso de Prospección y Servidumbre de Estudio, a favor de LAS BUCARNEAS S.A., por el plazo de 24 meses, para la búsqueda de hierro, oro, plata, plomo, zinc, cromo, níquel, cobre, platinoides y paladio, afectando a los predios padrones Nº 1099, 1136, 1165, 1219, 1316, 1320, 1382, 1390(p), 1394, 1399, 1401, 1417, 1418, 1422, 1423, 1437(p), 1445, 1450, 1472, 1474, 1491, 1514, 1527, 1528, 2445, 2449, 2476, 2496, 2510, 2511, 2513, 2522, 2523, 2525, 2526, 2529, 2531, 2867, 2991, 3020, 3036, 3142, 3575, 3762, 3763, 3766, 3785, 3787, 3974, 4183, 4345, 4508, 4588, 4974, 5045, 5071, 5193, 5540, 5737, 5961, 6048, 6321, 6322, 6424, 6619, 6620, 6621, 6623, 6663(p), 6727, 6729, 6763, 6829, 6830, 7042, 7074, 7343, 7465, 7585, 7605(p), 7623, 7864, 8002, 8210, 8301, 8513, 8514, 8515, 8516, 8517, 8641, 8722, 8981, 9035(p), 9259, 9260, 10237,10238, 11182, 11183, 11736, 11737, 11738, 11862, 11863, 11864, 11958(p), 11959, 12083, 12084, 12147, 12148, 12310, 12311, 12354, 12355, 12375, 12376, 12450 y 12451 ubicados en la 6ª Sección Catastral del Dpto. de Rivera, en un área total de 8247 hás. 2362 m².
Ing. Agrim. Carlos Nolfi
Enc. Despacho de División Minería.

27) $ 2871 3/p 51509 Dic 26- Dic 28

MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN NACIONAL DE AGUAS - DINAGUA

Se comunica que se ha presentado en esta Dirección Nacional una solicitud de ABEDULES S.A. según expediente Nº 2012/14000/08115 para la aprobación de un proyecto de represamiento que embalsará aguas del Arroyo Vázquez, afluente del Arroyo Guaviyú en la cuenca del Río Uruguay, con destino riego de cultivos varios con un volumen solicitado de 4:872.000 m³. El dique de la represa se ubicará sobre el padrón No. 9226 y su embalse afectará parte de los padrones Nos. 9226, 7712 y 5835 de la 2a. Sección Catastral del Departamento de Paysandú con coordenadas planas X - 292232 e Y - 6486491.-
Se cita a todos aquellos que tuvieren interés a una Audiencia Pública a efectuarse en las condiciones establecidas en el Art. 177 del Código de Aguas, el día 30 de 01 del año 2013 a las 14:00 horas en la Regional Salto de la Dirección Nacional de Aguas, sita en calle Brasil Nº 516, de dicha ciudad.-
Ing. Agr. José Pintos
Jefe Regional Salto.

Primera Publicación

27) $ 2349 3/p 51642 Dic 27- Dic 31

DIRECCIÓN NACIONAL DE MEDIO AMBIENTE - DINAMA

Comunicación de Proyecto
Viabilidad Ambiental de Localización
MANIFIESTO

Se hace saber que se pone de manifiesto en las oficinas de la Dirección Nacional de Medio Ambiente (Galicia 1133, piso 2º) por el término de 10 días hábiles (artículo Nº 15 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, Decreto 349/2005 del 21 de setiembre de 2005), la Comunicación de Viabilidad Ambiental de Localización presentada por COMPLEJO DEPORTIVO Y CULTURAL PEÑAROL S.A. de proyecto "Estadio Peñarol" a instalarse en los padrones 60016, 60017, 178960 y 172844, zona rural, de la 10ª Sección Judicial del Departamento de Montevideo, Paraje Bañados de Carrasco; ubicado sobre Ruta Nº 102, entre Camino Mangangá y Camino Siete Cerros, próximo a la intersección con Ruta Nº 8.
Las localidades más cercanas son Villa Prosperidad y Villa García.
El proyecto prevé la construcción de un estadio de fútbol con capacidad inicial para 40.000 espectadores. El estadio estará destinado a las competencias nacionales o internacionales, así como la realización de eventos artísticos, culturales y sociales. Contará con tres playas de estacionamiento con un total de 1978 plazas

y un área para estacionamiento de birrodados con 500 plazas.
La Comunicación de Viabilidad Ambiental de Localización también se encuentra disponible en la página de Internet del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente en el sitio: http://www.mvotma.gub.uy/ambiente-territorio-y-agua/participacion-ciudadana/manifiestos/itemlist/category/174-manifiestos
En el plazo indicado los interesados podrán formular por escrito las apreciaciones que consideren convenientes.
Montevideo, 20 de diciembre de 2012.

Única Publicación

27) $ 1044 1/p 51631 Dic 27- Dic 27

ENTES AUTÓNOMOS

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE USINAS Y TRASMISIONES ELÉCTRICAS - UTE

LLAMADO PÚBLICO ABIERTO

En el marco de lo dispuesto por el art. 1, literales a) y b) de la ley 16.127 de 7 de Agosto de 1990 con la redacción dada por el Art. 11 de la Ley 17.930 de 19 de Diciembre de 2005, U.T.E. convoca a la ciudadanía a participar de un concurso de oposición y méritos con el fin de proveer cuarenta plazas de BECARIOS/AS en la localidad de MONTEVIDEO para el Dpto. Telegestiones dependiente de la Gerencia Sector Comercial Montevideo.
BASES E INSCRIPCIONES
Los/as interesados/as deberán inscribirse a través del formulario que se encuentra en la página web (http://www.ute.com.uy), donde recibirán su Nº de Inscripción al momento de enviar el formulario, desde la hora 9:00 del 27/12/2012 hasta la hora 16:00 del 18/01/2013.
PLAZO DE ENTREGA DE LA DOCUMENTACION
Desde el 21/01/2013 al 31/01/2013 en el horario de 10 a 12 hs y de 13 a 15 hs en el Dpto. Provisión de Vacantes (Palacio de la Luz - piso 2 - ventanilla 210)
Gerencia de División Recursos Humanos
Gerencia de Sector Relaciones Públicas.

Única Publicación

27) (Cta. Cte.) 1/p 51624 Dic 27- Dic 27

BANCO CENTRAL DEL URUGUAY - BCU

BCU — MESA DE NEGOCIACIONES CAMBIOS Y ARBITRAJES DEL DIA

CIERRE DE OPERACIONES DEL DIA 24 de Diciembre de 2012

PAISES	MONEDAS TRANSF.	COD.		ARBITRAJES
MERCADO DE CAMBIOS				
ARGENTINA	PESO ARGENTINO	0500		4,903700
BRASIL	REAL	1000		2,079800
INGLATERRA	LIBRA ESTERLINA	2700	U$S	1,616700
JAPON	YEN	3600		84,460000
SUIZA	FRANCO SUIZO	5900		0,914000
UNION MONET. EURO	EURO	1111	U$S	1,321200

COTIZACIONES INTERBANCARIAS

				COMPRA	VENTA
ARGENTINA	PESO ARG. BILLETE	0501	$	2,976	2,976
BRASIL	REAL BILLETE	1001	$	9,205	9,205
ESTADOS UNIDOS	DLS. USA BILLETE	2225	$	19,195	19,195
ESTADOS UNIDOS	DLS. USA CABLE	2224	$	19,193	19,193
ESTADOS UNIDOS	DLS. USA FDO BCU	2223	$	19,193	19,193

POR OTROS ARBITRAJES Y/O TASAS CONSULTAR A CENTRO COMUNICAC. INSTITUCIONAL TELEFAX: 1967 - 1690.

Única Publicación

27) (Cta. Cte.) 1/p 51665 Dic 27- Dic 27

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA - UDELAR

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

El Consejo Directivo Central de la Universidad de la República en sesión ordinaria de fecha 4 de diciembre de 2012 adoptó la siguiente resolución:

27. Expe. 251900-001824-12 y adj.251900-000664-11: Atento a lo propuesto por la Comisión Directiva de la Licenciatura en Ciencias de la Comunicación, a lo informado por la Dirección General de Jurídica y la Comisión Sectorial de Enseñanza y a lo establecido en los arts. 21 lit. d) y e) y 22 de la Ley Orgánica:

1. Aprobar el Plan de Estudios de la Licenciatura en Comunicación – 2012, cuyo texto y antecedentes lucen en el distribuido N° 983.12
2. Establecer que el título a otorgar a quienes cumplan con aprobación la totalidad del curriculum de la mencionada carrera, será el de Licenciado/a en Comunicación
3. Disponer su publicación en el Diario Oficial

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
PLAN DE ESTUDIOS
Licenciatura en Comunicación
2012

ÍNDICE

TITULACIÓN

TÍTULO A EXPEDIRSE: Licenciado/a en Comunicación

Duración: 4 años (8 semestres)
Créditos mínimos: 360

ANTECEDENTES

El currículo vigente -aprobado en 1995- lleva ya diecisiete años de aplicación. Entre sus fortalezas se destacan: una definición de la comunicación que se enmarca dentro de las ciencias sociales, una sólida formación teórica, una amplitud en el abordaje a los distintos campos profesionales y la posibilidad de ingreso irrestricto desde cualquier bachillerato.

No obstante, los mismos diagnósticos resaltaron con énfasis que las debilidades del Plan superan ampliamente sus fortalezas. Algunas de las falencias enumeradas son: la escasa propuesta de aprendizajes prácticos, la desvinculación y desequilibrio de los talleres de cuarto año con respecto al resto de la carrera, la anualidad de los cursos, la falta de tesina o trabajo de grado previo al egreso, la formación insuficiente para la expresión oral y escrita, la inexistencia de otras opciones de titulación, la escasa incorporación de la investigación en la formación, la casi inexistencia de proyectos de extensión y la disociación en los procesos de enseñanza de las funciones básicas de la Universidad.

FUNDAMENTACIÓN

La presente propuesta curricular de la Licenciatura en Ciencias de la Comunicación (LICCOM) acompaña el proceso de Segunda Reforma de la Universidad de la República (Udelar) -iniciada en 2007 a partir de las resoluciones extraordinarias del Consejo Directivo Central-, cuya orientación apunta hacia la generación de espacios de formación de excelencia vinculados con las realidades del país y la región.

Este nuevo plan de la LICCOM se gesta en una coyuntura institucional histórica, signada por la consolidación del Programa de Desarrollo Académico de la Información y la Comunicación (PRODIC) -proceso que articula institucionalmente a la Escuela de Bibliotecología y Ciencias Afines (EUBCA) con la Licenciatura y otros servicios universitarios- de cara a un proceso de integración institucional que concluirá con la creación de una Facultad de Información y Comunicación. Asimismo, la reciente reorganización de los recursos docentes, gracias a la novel Estructura Académica implementada desde 2010, permite asumir este desafío con un mayor desarrollo y consolidación institucional.

Es desde este contexto que se propone el diseño de un nuevo Plan de Estudios, basados en una concepción pedagógica que atiende el creciente grado de autonomía de cada estudiante a lo largo de su formación. Con este plan se apunta a una mayor flexibilidad, se establecen espacios y actividades que articulan e integran las funciones universitarias de enseñanza, investigación y extensión, y se propende a una real integración entre teoría y práctica, posibilitando un verdadero equilibrio entre la formación profesional y académica.

Esto será posible a partir de la construcción y actualización permanente de *itinerarios curriculares*, diseñados y llevados adelante por cada estudiante en particular, acorde a las prioridades de desarrollo académico establecidas oportunamente por la Licenciatura. Estos itinerarios permitirán articular la libre elección de los estudiantes con la agenda establecida por la LICCOM y la Udelar. Asimismo, este diseño posibilitará progresivos grados de autonomía y profundización de la formación, habilitando tanto la inserción en el ámbito laboral, como la continuación de estudios de posgrado y cursos de formación permanente.

El nuevo diseño curricular de la Licenciatura incorpora el sistema de créditos establecido por la Udelar, contribuyendo al reconocimiento del trabajo académico, así como a la movilidad horizontal y vertical del estudiante.

Asimismo, la presente propuesta establece la semestralización de los cursos para contribuir con la accesibilidad y permanencia del estudiantado, la mejora en la organización y planificación temporal, la puesta en marcha de modalidades de cursado tendientes a cubrir distintas singularidades, la promoción de intercambios estudiantiles regionales e internacionales, y el incentivo a la realización de actividades en todo el país. No obstante, se prevé la implementación excepcional de la anualidad, en aquellos casos que el dispositivo didáctico y pedagógico así lo requiera.

En síntesis, este nuevo Plan de Estudios se inscribe en una concepción centrada en la importancia de un proceso de formación que promueva la capacidad de cada estudiante de discernir y participar activamente en la construcción de su itinerario curricular. Este proceso apunta a potenciar la autonomía estudiantil, habilitando un tránsito flexible que le permita aprehender críticamente distintas propuestas formativas desde una perspectiva interdisciplinaria, así como abordar procesos comunicacionales complejos y contextualizados, de forma ética y responsable.

PRINCIPIOS ORIENTADORES

1. AUTONOMÍA ESTUDIANTIL
La propuesta curricular brindará las instancias académicas necesarias para que cada estudiante pueda -de acuerdo a los objetivos globales de la institución- construir su itinerario curricular como sujeto activo y propositivo, con autonomía y creatividad en el diseño de su formación individual, basándose en sus intereses, necesidades y realidades personales.

2. FLEXIBILIDAD CURRICULAR
El currículo facilitará desde su estructuración la posibilidad de

renovar y actualizar sus actividades curriculares, en consonancia con las orientaciones de desarrollo político-académico del servicio y la realidad social de país. Es interés del servicio desarrollar políticas e implementar medidas concretas para evitar la desvinculación estudiantil. Por consiguiente, el diseño curricular responde a dichas políticas, brindando alternativas de formación flexibles que atiendan la diversidad de intereses de cada estudiante.

3. ARTICULACIÓN CURRICULAR
Se facilitará la movilidad horizontal y vertical entre centros de enseñanza superior -nacionales o extranjeros- y otras propuestas formativas -como los Ciclos Iniciales Optativos-, a fin de brindar cada estudiante un abanico diversificado de opciones en la consecución de sus estudios.

4. INTERDISCIPLINARIEDAD
Desde su misma constitución y desarrollo académico, las más diversas corrientes del conocimiento confluyen en el campo de la comunicación, dotando a la disciplina de una heterogeneidad y pluralidad de enfoques teóricos e instrumentos metodológicos. Por ello, se propenderá a que el estudiante pueda abordar críticamente el campo comunicacional, desde una perspectiva inter, multi y transdisciplinar.

5. INTEGRACIÓN DE FUNCIONES UNIVERSITARIAS
Las tres funciones de la universidad latinoamericana no pueden ser concebidas como compartimentos estancos. La formación promoverá una educación integral; las funciones de enseñanza, investigación y extensión serán abordadas integralmente, interconectadas entre sí. La enseñanza universitaria debe contemplar la permanente creación de conocimiento aplicado en la resolución de problemas socialmente pertinentes, en continuo diálogo y acción con diferentes actores sociales, priorizando los sectores más postergados.

6. INVESTIGACIÓN
El desarrollo académico de nuestra institución busca avanzar desde la permanente creación de conocimiento pertinente y de excelencia. Para esto, se promoverá la conexión entre los estudios de grado y posgrado. Además, se fomentará la iniciación de estudiantes en el diseño y desarrollo de proyectos de investigación universitaria, a través de la correspondiente asesoría docente.

7. EXTENSIÓN
Una formación superior exige de un permanente contacto y retroalimentación con la realidad extra-muros universitarios. La extensión es un proceso dialógico y bidireccional, donde no hay roles estereotipados de educador y educando, y se vinculan críticamente diversos saberes. El presente Plan de Estudios debe garantizar que cada estudiante de la Licenciatura realice actividades de extensión; las mismas podrán desarrollarse en sindicatos, organizaciones no gubernamentales, empresas, organismos públicos, o cualquier otra institución, área o colectivo donde exista una pertinencia disciplinar, política y ética para la intervención.

8. CONEXIÓN CON EL MUNDO DEL TRABAJO
Cada itinerario curricular deberá dar cuenta de la realización de una práctica preprofesional concerniente al área de profundización. En todos los casos, cada estudiante contará con la asesoría, orientación, y supervisión particular tanto por parte del cuerpo docente, como de integrantes de la organización donde desarrolle su práctica.

9. INTEGRACIÓN TEORÍA-PRÁCTICA / ACADÉMICO-PROFESIONAL
Las actividades propenderán a superar la falsa oposición entre los enfoques exclusivamente academicistas y los perfiles estrictamente profesionales, tanto en el diseño de los núcleos curriculares, como en los espacios de enseñanza, investigación y extensión. De igual manera, se promoverá la superación de la dicotomía entre teoría y práctica, promoviendo la creación de conocimiento a partir del abordaje crítico y constructivo a desafíos sociales reales.

10. FORMACIÓN ÉTICA
La Licenciatura brindará transversalmente una formación en ética académica y profesional. La LICCOM, como actor parte de la sociedad, deberá priorizar la enseñanza a través de la resolución de problemas socialmente pertinentes, con especial atención en los sectores más postergados, donde radica la responsabilidad de la casa de estudios para contribuir en la construcción de una sociedad con mayor igualdad y justicia social.

PERFIL DE GRADUACIÓN

La culminación de los estudios de grado -conforme determina el presente documento curricular y las disposiciones correspondientes- significará la habilitación profesional y académica para desempeñarse activamente en el campo de la Comunicación.

La graduación en comunicación supondrá el manejo de los conocimientos y herramientas suficientes para poder realizar un análisis crítico del fenómeno comunicacional. Entendiendo a la comunicación como constituyente inalienable de la vida social humana, se propenderá a la real democratización de la comunicación, apostando a la más amplia pluralidad y diversificación de voces, al respeto de los derechos humanos, destacando a la libertad de pensamiento y expresión como principio rector de la vida democrática de las sociedades. En este sentido, como actores parte de la realidad social, cada graduado tendrá las competencias necesarias para contribuir disciplinarmente en la transformación social, necesaria para la resolución de los distintos problemas y desafíos que se suscitan en el seno de las comunidades y organizaciones.

El graduado contará en su proceso formativo con experiencias de investigación, extensión y prácticas preprofesionales en contextos reales, integrando una actitud ética que orientará su vida profesional y académica.

Cada licenciado en comunicación será capaz de:
- Realizar un análisis crítico y propositivo del fenómeno comunicacional.
- Elaborar mensajes comunicacionales dando cuenta de una correcta expresión oral y escrita, así como de un manejo adecuado y creativo de los distintos lenguajes.
- Desempeñarse creativa y profesionalmente en las más diversas plataformas y medios de comunicación.
- Favorecer y potenciar los distintos procesos comunicacionales de sujetos singulares y colectivos.
- Utilizar e integrar las tecnologías de la información y la comunicación a los procesos comunicacionales, desde una perspectiva crítica e innovadora.
- Elaborar y gestionar proyectos de comunicación.
- Analizar, diseñar, implementar y coordinar los procesos de comunicación de instituciones públicas y privadas a nivel interno y externo.
- Diseñar y llevar a cabo proyectos de investigación e innovación en el campo de la comunicación.
- Contribuir con los más diversos actores sociales en el análisis, diseño, implementación, y promoción de políticas públicas de comunicación.
- Formar parte de equipos interdisciplinarios y promover su integración.

En suma, la graduación supondrá el desarrollo de las capacidades para el desempeño crítico, creativo, dinámico e innovador en consonancia con un campo académico, profesional y tecnológico en constante renovación.

OBJETIVOS DE FORMACIÓN

OBJETIVO GENERAL
La Licenciatura brindará una formación integral orientada a la construcción y análisis crítico-propositivo de los procesos comunicacionales. Para ello se desarrollarán -con especial énfasis- las capacidades y destrezas teóricas y metodológicas necesarias tanto para la producción de conocimiento como para el desempeño profesional y académico, desde una ética del compromiso y responsabilidad social.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS
- Abordar los distintos enfoques teóricos de la comunicación permitiendo al estudiante trabajar, de forma crítica y reflexiva, sobre los procesos comunicacionales.
- Considerar el campo comunicacional en el contexto

nacional e internacional, con énfasis en lo regional, desde un abordaje que contemple la historicidad en los estudios de la comunicación.
- Abarcar integralmente las dimensiones teóricas y metodológicas de los estudios en comunicación.
- Fomentar la creación de conocimiento en el campo de la comunicación, pertinente y de calidad, garantizando su más amplia divulgación y libre acceso.
- Realizar un abordaje general de las diversas áreas de desarrollo profesional establecidas y por establecer, posibilitando al estudiante optar por la profundización en algún campo específico.
- Desarrollar las capacidades necesarias para el diagnóstico, planificación, elaboración, intervención e innovación en procesos comunicacionales complejos.
- Ofrecer una formación que abarque los diferentes lenguajes, medios y tecnologías de la comunicación, potenciando al máximo las capacidades creativas y expresivas.
- Integrar una perspectiva transdisciplinar e interdisciplinar al abordaje de los diferentes campos de problemas.
- Brindar una formación que propenda a la integralidad de funciones de enseñanza, investigación y extensión en sus dispositivos didácticos y pedagógicos.
- Incorporar la perspectiva deontológica en los estudios y prácticas profesionales y académicas de la comunicación.
- Contribuir con las capacidades y destrezas para el desarrollo del trabajo de equipo como una competencia básica para el ejercicio profesional.
- Promover el compromiso activo de cada estudiante y su conjunto respecto a los permanentes desafíos sociales, con especial atención en los sectores más postergados.

ORIENTACIONES PEDAGÓGICAS

El modelo pedagógico del nuevo Plan de Estudios en comunicación se centra en los aprendizajes del estudiante. Se concibe el aprendizaje como un proceso de cambio permanente de esquemas referenciales desde los que se piensa y actúa, modificándose y transformando la realidad. Es finalidad de la formación la creación y construcción social de conocimiento pertinente, donde los significados serán provisionales y a reconstruir. En ese sentido, el énfasis está puesto en los procesos más que en los resultados de aprendizaje.

La formación tiene como horizonte la autonomía de los sujetos, y esta se construye con otros en forma dialógica; supone desarrollar capacidades de crear y transformar. El nuevo Plan de Estudios promueve el trabajo individual y grupal, en base a dispositivos didácticos que estén orientados al desarrollo de las capacidades y habilidades personales y colectivas. Cada estudiante está llamado a construir su propio itinerario formativo y por tanto a tomar decisiones en función de un conjunto de variables personales e institucionales. Para ello, su rol activo es imprescindible.

Asimismo, los desarrollos teóricos de la complejidad permiten concebir el tradicional dualismo teoría-práctica como una *praxis*, evitando un pensamiento disyuntor, atomizado y descontextualizado. Luego, el nuevo diseño presenta una estructura modular orientada a abordajes integrales. Implica escenarios formativos que articulan el trabajo de enseñanza, investigación y extensión, así como la integración de prácticas preprofesionales de diverso orden. Se buscará atender la formación específica de los estudiantes que transiten por esos espacios, identificando qué aspectos teóricos, metodológicos y prácticos de su especialidad y área de conocimiento se adecuan a tales experiencias.

Este modelo requiere de una didáctica reflexiva de la práctica, en espiral y cíclica, relacional y crítica, de una actitud docente profesional -que se traduce en una revisión de las prácticas educativas-, así como de una permanente formación docente y actualización profesional. Es conveniente explicitar que este carácter integrador de la formación pone en juego la dimensión ética del trabajo universitario, académico y profesional, dimensión que será objeto de reflexión para estudiantes y docentes.

Institucionalmente, se requiere la dedicación de una importante porción de los recursos docentes para implementar un sistema de orientación estudiantil que despliegue diversas estrategias a fin de que las elecciones y toma de decisiones de cada estudiante configuren un itinerario formativo sólido y responsable. Para ello resultará indispensable que el cuerpo docente permanezca al tanto no solo del Plan de Estudios, sino también de las vicisitudes de su implementación, ajustes y modificaciones.

Las definiciones políticas y curriculares tomadas previamente derivan en la recomendación de un uso variado de modalidades y sistemas de evaluación, que deberá tener coherencia con las modalidades de cursado y de enseñanza. La inclusión de modalidades de evaluación formativa resulta ineludible, las actividades requerirán evaluar procesos y productos. Ambos aspectos deberán estar equilibrados y articulados siempre que sea posible. Se deberá tener el mayor cuidado en no multiplicar irracionalmente las evaluaciones de los aprendizajes, para lo que se recomienda analizar la capacidad de integración de evaluaciones posibles en torno a un mismo proceso o producto.

ESTRUCTURA CURRICULAR

El presente Plan de Estudios se estructurará en torno a *tres ciclos* de formación y *cinco módulos*. La estructuración por ciclos permite coordinar y racionalizar objetivos con una lógica propia. El conjunto de contenidos en cada uno de los ciclos se articula en forma coherente y con una temporalización que contribuye a concretar fases específicas en el desarrollo de la carrera. Cada estudiante construirá su propio itinerario curricular, culminando con un *trabajo de grado* que podrá tener diferentes formatos según las particularidades de cada recorrido.

CICLOS

El Plan de Estudios se estructurará en torno a tres ciclos de formación. Esto servirá a la organización interna del Plan, además de permitir que el estudiante vaya concretando mojones en su proceso formativo, dando muestras de su avance en la carrera, independientemente de los eventuales títulos intermedios.

1) INICIAL *(90 créditos)*:
El *Ciclo Inicial* brindará un primer abordaje a los estudios y prácticas en comunicación, una introducción a los enfoques teóricos básicos, así como a los aspectos definitorios de las distintas áreas académico-profesionales y las especificidades de las principales plataformas y medios de comunicación. Se promoverá transversalmente un primer nivel de reflexión y problematización crítica del campo de estudios. Un proceso formativo integral implica el imprescindible vínculo de cada estudiante con los desafíos del medio social; para ello, ya desde un comienzo se efectivizarán prácticas en territorio a través de la resolución de problemas reales.

Paralelamente, se desarrollará una formación para la *autonomía*; las y los estudiantes deberán hacerse de las capacidades necesarias para transitar la carrera armónicamente, valiéndose de las herramientas que ofrece el Plan para desarrollar un *itinerario curricular* propio, de acuerdo a sus intereses y realidades personales.

El *Ciclo Inicial* comprenderá también las actividades introductorias a la vida universitaria, estimulando la participación activa y el compromiso con el cogobierno universitario. Además, se propenderá a nivelar desde un comienzo las diferentes realidades de ingreso, con especial énfasis en las capacidades de expresión oral y escrita.

Objetivos de formación específicos del Ciclo Inicial:

* Comprender la función social de la Universidad de la República y el valor real del compromiso, la participación y el cogobierno
* Reconocer el rol social del profesional de la comunicación
* Abordar los primeros estudios y prácticas en comunicación
* Vincular la experiencias de aprendizaje al territorio y a problemáticas reales
* Desarrollar la capacidad crítica sobre el campo de estudios
* Discriminar el campo y reconocer las especificidades del fenómeno comunicacional

* Desarrollar las primeras habilidades y destrezas en el diseño de productos comunicacionales
* Reconocer la pluralidad y heterogeneidad de las áreas profesionales
* Abordar introductoriamente las tecnologías de la información y la comunicación
* Desarrollar las capacidades necesarias para la construcción de un itinerario curricular propio a través de una progresiva autonomía
* Desarrollar estrategias de aprendizaje y trabajo intelectual a través de un proceso de alfabetización académica
* Reflexionar sobre ética y deontología referidas al campo comunicacional
* Desarrollar las capacidades de expresión oral y escrita

2) PROFUNDIZACIÓN *(135 créditos):*

A partir de un progresivo nivel de autonomía y mayor especificidad, el *Ciclo de Profundización* tendrá por objetivo enfatizar la reflexión crítica sobre los procesos de comunicación, así como habilitar a cada estudiante para el diagnóstico, análisis e intervención respecto a los fenómenos comunicacionales en el medio social, de forma ética, responsable y profesional. Para ello, será menester que cada estudiante domine aspectos teóricos, técnicos y metodológicos desde un enfoque integral e interdisciplinar. En este sentido, la producción de conocimiento será un eje medular para las actividades de este ciclo.

Avanzado el *Ciclo de Profundización*, el estudiante estará capacitado para comenzar a planificar su *trabajo de grado*, correctamente asesorado y orientado. También podrá comenzar a desarrollar, desde entonces, la *práctica preprofesional* que desarrolle.

Objetivos de formación específicos del Ciclo de Profundización:

* Profundizar los desarrollos teóricos, técnicos y metodológicos
* Capacitar en el diseño, implementación y evaluación de proyectos de investigación e intervención académico-profesional en comunicación
* Abordar las áreas académico-profesionales con grados incrementales de especificidad
* Diseñar y ejecutar proyectos integrales de investigación y extensión a nivel de grado
* Valorar, contrastar y tomar decisiones sobre aspectos metodológicos e instrumentales
* Comprender e implementar técnicas de investigación y de intervención.
* Desarrollar una práctica en investigación a nivel de grado
* Abordar la primera fase del *Trabajo de Grado*

3) ***GRADUACIÓN*** *(135 créditos)*:

El *Ciclo de Graduación* constituye la consolidación académica y profesional que desembocará en la consecución del grado, posibilitando la prosecución de estudios posteriores. A través de la progresiva autonomía de cada estudiante en el diseño de su formación, este último ciclo priorizará la especialización, profundización y perfeccionamiento en las áreas académico-profesionales por las que se opte. Es un ciclo que promueve la articulación e integración de conocimientos previos, acordes a cada itinerario formativo, que se expresarán en las diversas actividades, así como en el desarrollo de la práctica preprofesional y la elaboración del *Trabajo de grado*.

Objetivos de formación específicos del Ciclo de Graduación:

* Analizar y reflexionar críticamente sobre el campo disciplinario
* Distinguir y relacionar los diferentes enfoques y tradiciones teóricas que han contribuido al desarrollo disciplinar
* Desarrollar una perspectiva inter y transdisciplinaria en el abordaje comunicacional
* Trabajar y reflexionar sobre los aspectos éticos y deontológicos, así como los estéticos y políticos, propios de cada área académico-profesional
* Analizar las demandas y necesidades comunicacionales de los sujetos, grupos, organizaciones e instituciones e intervenir de forma crítica, ética y profesional
* Concretar un itinerario con un grado mayor de especificidad académico-profesional
* Diseñar, implementar y evaluar proyectos de investigación e intervención académico-profesional en comunicación y en ámbitos profesionales específicos.
* Formular informes técnicos comunicacionales
* Desarrollar y acreditar la *práctica preprofesional*
* Diseñar y acreditar el *trabajo de grado*
* Obtención de la titulación de grado

MÓDULOS

Se entiende por módulo al conjunto de conocimientos que por su afinidad conceptual, teórica o metodológica, conforman una porción claramente identificable de los contenidos del Plan de Estudios.

El Plan de Estudios de la carrera de Licenciado en Comunicación constará de *cinco módulos*:

1) LENGUAJES Y MEDIOS (créditos mínimos: 58)
El módulo agrupa las actividades curriculares que reflexionen y trabajan sobre el lenguaje, dado el rol intrínseco que tiene en la constitución del campo de la comunicación. A través del análisis crítico y aplicaciones prácticas, se abordarán sus bases teóricas, así como el desarrollo y la evolución de determinados lenguajes y medios, especialmente aquellos fundamentales para el estudio de la comunicación en Uruguay y la región. En este sentido, se atenderá el trabajo respecto a las principales plataformas y medios de comunicación, desarrollando las habilidades y capacidades correspondientes, y prestando especial atención a las áreas de creación bajo lenguajes y formatos, el campo profesional actual y proyectado, así como a la investigación profesional constitutivamente relacionada con lenguajes, técnicas y tecnologías específicas. Se propenderá, pues, a la permanente actualización de la formación en cada área, de acuerdo al desarrollo académico-profesional y a la evolución e innovación tecnológica del campo.

CONTENIDOS BÁSICOS
- Estudios del lenguaje en el siglo XX.
- Lenguaje humano articulado: Teorías fundacionales.
- Relaciones entre lenguaje, cultura y sociedad. Prácticas discursivas.
- Producción, expresión y comprensión oral y escrita. Gramática y ortografía. Criterios básicos de la corrección de estilo. Tipologías textuales. Teorías del texto.
- Géneros discursivos: académicos, periodísticos, literarios, publicitarios, entre otros.
- Oralidad y escritura en las culturas contemporáneas.
- Comprensión de lenguas extranjeras.
- Lenguaje visual, sonoro, audiovisual, cinematográfico, multimedia, dramático, entre otros.
- Medios gráficos, sonoros, audiovisuales, cinematográficos y digitales. Cine, radio, televisión, prensa y publicidad. Estrategias de comunicación. Producción, gestión, dirección y planificación de medios. Géneros y formatos. Codificación, decodificación, prealimentación y retroalimentación. Estética. Creatividad y diseño.
- Educación para los medios y lectura crítica.
- Tecnologías de la información y la comunicación. Medios y redes digitales. Perspectivas críticas y aplicaciones.
- Articulación de medios y lenguajes.
- Uso y desarrollo de medios y lenguajes en los distintos ámbitos profesionales.

2) TEORÍA Y ANÁLISIS DE LA COMUNICACIÓN (créditos mínimos: 50)
Los estudios en Comunicación exigen un abordaje teórico plural e integral, desde una perspectiva histórica y geopolítica, reconociendo los aportes desde otras disciplinas y su influencia en la constitución del campo de estudio. A través de espacios de profundización y análisis disciplinar, se promoverá el pensamiento crítico y contextualizado, la investigación y la creación de conocimiento pertinente al desarrollo académico del campo de la comunicación. Para ello, es menester el trabajo de cara a una correcta delimitación

de los objetos de estudio, así como el abordaje crítico y productivo al desarrollo de los distintos campos profesionales, tanto existentes como emergentes, desde sus dimensiones innovadoras y creativas, con criterio técnico, estético, ético y político. Asimismo, se atenderá especialmente a la evolución y diversidad de perspectivas epistemológicas y su influencia sobre el estudio de los fenómenos comunicacionales.

CONTENIDOS BÁSICOS

- Construcción del campo de estudio. Epistemología de las ciencias de la comunicación y diálogos dentro de las ciencias humanas y sociales con las artes y tecnologías. Ciencia, tecnología y comunicación. Semiótica e interpretación, discurso y comunicación. Estudios del lenguaje.
- Sistemas y modelos de comunicación e información. Transmisión de información, teorías de los efectos, construcción de vínculos y sentidos. Espacios y ámbitos de comunicación. Comunicación masiva y segmentada, comunicación interpersonal, grupal y en organizaciones. Teorías de los medios. Arte y comunicación. Abordajes teóricos del cine, la publicidad y el periodismo.
- Corrientes latinoamericanas sobre medios y comunicación. Teorías de la recepción y mediación cultural. Comunicación contrahegemónica y medios alternativos. Comunicación dialógica y participación social.

3) SOCIEDAD, CULTURA Y POLÍTICAS DE COMUNICACIÓN (créditos mínimos: 50)
Los más diversos saberes y disciplinas han confluido desde un principio en la constitución del campo de la Comunicación, contribuyendo a su problematización y actualización permanente. Las ciencias sociales, las humanidades y las artes, asisten a la descripción y comprensión fundadas de los procesos comunicacionales en su complejidad. Este módulo abordará dichas disciplinas desde sus contribuciones a los estudios y prácticas en comunicación, dando especial énfasis a los enfoques históricos y políticos desde una perspectiva latinoamericana. Asimismo, será medular la reflexión en torno a las dimensiones éticas, deontológicas, políticas y de Derechos Humanos y su aplicación en el campo académico y profesional.

CONTENIDOS BÁSICOS

- Derechos Humanos, garantías, diversidad y pluralismo. Libertad de expresión, libertad de información, derechos culturales y construcción de ciudadanía. Deontología, ética, legislación y marco jurídico de la comunicación y las áreas profesionales.
- Sistema político. Políticas públicas, políticas sociales y culturales. Políticas públicas de comunicación. Comunicación política y opinión pública.
- Enfoques sobre desarrollo e innovación. Desarrollo local, desarrollo sustentable y deconstrucción conceptual. Cambio e integración social. Comunicación y cambio social, comunicación comunitaria y ciudadana. Ciudadanía, trabajo, género e identidad en la sociedad actual. Movimientos sociales. Territorios, hábitat y ciudad. Espacio público y comunicación. Identidades y culturas populares.
- Fundamentos de las ciencias humanas y sociales en relación con el campo comunicacional.
- Proceso histórico del mundo y Uruguay contemporáneos. Pensamiento crítico en América Latina. Decolonialidad e Interculturalidad. Movimiento e historia nacional e internacional de los medios de comunicación, el cine, la publicidad y el periodismo.
- Sistemas de comunicación, estructuras de poder y propiedad de los medios. Aspectos económicos en la oferta y producción de contenidos comunicacionales y culturales. Sociedad y consumo, consumo cultural e industrias culturales. Modelos de negocios. Presupuesto público, economía y gestión pública de la comunicación.
- Procesos de singularización. Medialidad y subjetivación contemporánea. Psicología social, grupal y fenómenos de masas. Interacción social en la vida cotidiana. Grupos, organizaciones e instituciones. Comunicación en los distintos espacios sociales. Intercambio simbólico. Etnografía de la comunicación.
- Comunicación y educación: Teorías pedagógicas contemporáneas y teorías del aprendizaje. Realidad educativa uruguaya. Educación, cultura y pobreza.

4) METODOLOGÍA (créditos mínimos: 40)
El módulo de Metodología tiene como objetivo que cada estudiante genere capacidades y herramientas técnicas pertinentes a su desempeño académico y profesional. Se abordarán las metodologías científicas provenientes de las distintas disciplinas, así como aquellas propias de los estudios en comunicación y de cada área profesional específicamente. El estudiante podrá analizar demandas, diseñar, ejecutar y evaluar proyectos de investigación e intervención académico-profesional, atendiendo demandas singulares y colectivas. En este sentido, se potenciará el trabajo intelectual como soporte del tránsito académico y componente de los distintos proyectos emprendidos, la práctica preprofesional y el trabajo de grado final.

CONTENIDOS BÁSICOS

- Paradigmas de investigación. El debate epistemológico.
- Lógica, teoría de la argumentación y análisis del discurso.
- Metodologías aplicadas a las prácticas profesionales en comunicación.
- Diseño, metodologías y técnicas de la investigación. Metodologías cuantitativas y cualitativas. Análisis y construcción de datos. Reflexión sobre la metodología y la investigación en comunicación y las ciencias sociales: abordajes multi, inter y transdisciplinarios. Etnografía y observación, análisis crítico y de contenido, encuesta, dispositivos grupales, entrevista, historias de vida, análisis documental, entre otros.
- Aspectos éticos vinculados a la metodología de las ciencias sociales y la comunicación.
- Gestión y evaluación de proyectos de comunicación. Ejes conceptuales, pedagógicos y comunicacionales en el diagnóstico, planificación, monitoreo, evaluación y sistematización de los procesos de comunicación y producción de mensajes.
- Características y producción del trabajo académico y profesional.
- Políticas de investigación/innovación.
- Metodologías de intervención en comunicación. Modalidades de trabajo participativo. Técnicas para el trabajo grupal.

5) PROFESIONAL-INTEGRAL (créditos mínimos: 84)
A fin de instrumentar una plataforma concreta en la que diversas actividades y saberes se articulen y confluyan de cara a la reflexión, producción y creación de conocimientos -aplicados a problemas reales y en permanente actualización-, el módulo Profesional-Integral agrupará aquellas actividades cuyo énfasis esté signado por la transversalidad de sus abordajes.

Si bien esta característica no es exclusiva de este módulo, y todas las propuestas curriculares habrán de desarrollarse en base a las orientaciones generales ya trazadas, es preciso contar con un agrupamiento de actividades que se nucleen y organicen de forma que acompañen el tránsito de cada itinerario, cuyo objetivo específico sea integrar prácticas y saberes académico-profesionales.

En este entendido, el foco radicará en el desarrollo central e integral del conjunto de áreas profesionales de la comunicación (audiovisual, periodismo, publicidad, comunicación comunitaria, educativa, organizacional, investigación profesional, entre otras). Aquí se articularán los abordajes profesionales del resto de los módulos, integrándolos mediante actividades centrales (ejemplo: seminarios, talleres, etc.) que trabajen transversal e integralmente la formación específica de cada área profesional a lo largo de toda la carrera.

El módulo desarrollará actividades que se estructuren a partir de la coyuntura nacional, regional y global, problematizándola críticamente y promoviendo enfoques transformadores a partir del desarrollo del propio campo de la comunicación. Se fomentará, pues, la creatividad estudiantil, promoviendo el trabajo grupal cooperativo, a través del diseño e implementación de proyectos específicos.

Práctica preprofesional. La práctica preprofesional (PPP) comprenderá

la conexión real de cada estudiante con el mundo del trabajo. Se trata de la puesta en práctica de los conocimientos desarrollados a lo largo de la carrera, sometiéndolos al examen de la realidad profesional. Esta práctica deberá estar vinculada pertinentemente al itinerario curricular escogido y -como establece el punto 8 del apartado *Principios Orientadores*- "en todos los casos, cada estudiante contará con la asesoría, orientación, y supervisión particular tanto por parte del cuerpo docente, como de integrantes de la organización donde desarrolle su práctica". La práctica preprofesional será de carácter obligatorio, pudiendo ser acreditable en el Ciclo de Graduación.

Sistema de Orientación Curricular (SOCUR) [créditos mínimos: 10]. Se trata de un andamiaje que sostendrá al estudiante en la construcción y tránsito por su itinerario curricular. Con el objetivo de contribuir y proyectar la reflexión respecto a su vocación, formación y aspiraciones académico-profesionales, así como coadyuvar a su vinculación con la vida universitaria, se contemplarán diferentes modalidades (talleres, asesorías entre pares, asesorías metodológicas y académicas, entre otras) que permitirán hacer de la reflexión colectiva sobre las prácticas una herramienta profesionalizante.

CONTENIDOS BÁSICOS

- Abordajes globales e integrales al conjunto de áreas profesionales; aplicación de medios y lenguajes, desarrollo avanzado y prácticas en sus especificidades (audiovisual, cine, periodismo, publicidad, comunicación comunitaria, educativa, y organizacional, investigación, entre otros), así como en sus articulaciones interdisciplinares (comunicación y salud, comunicación y educación, comunicación y medio ambiente, comunicación, ciencia y tecnología, entre otros).
- El campo profesional de la comunicación en Uruguay y el mundo. Rol social del comunicador. Perspectivas de transformación social y cultural. Diversidad y pluralidad. Conexión con el mundo del trabajo: prácticas pre-profesionales.
- Diseño y desarrollo de *proyectos comunicacionales* específicos.
- *Sistema de Orientación Curricular*: i. construcción de itinerarios curriculares, ii. tutorías y acompañamiento estudiantil, iii. orientación en perfiles laborales, iv. introducción a la vida universitaria (universidad y sociedad, integralidad, articulación de funciones, disciplinas y saberes), v. alfabetización académica y digital.
- *Espacios de Formación Integral* centrales y transversales.
- Sistematización y reflexión sobre las prácticas de investigación e intervención.
- Abordaje integral de temáticas actuales en comunicación y medios.

ORIENTACIONES CURRICULARES

Se trata de itinerarios curriculares sugeridos, cuyo objetivo es orientar a los estudiantes en su opción por una especificidad profesional o académica determinada. Estos itinerarios serán sometidos a periódicas revisiones para su actualización y transformación, así como para la propuesta y diseño de eventuales nuevas orientaciones. Este trabajo será realizado a partir de las propuestas y opiniones de docentes, estudiantes y egresados, así como del campo académico, profesional y social. Al momento de su definición e implementación deberá determinarse su pertinencia disciplinar y coyuntural, además de evaluarse si es posible garantizar su calidad, así como la disponibilidad de los recursos universitarios suficientes.
Cada orientación tendrá un carácter transversal a los distintos módulos e integrará diversos tipos de actividades (comunes, opcionales, prácticas profesionales, etc.). Asimismo, se propenderá a la interacción continua entre la formación en habilidades prácticas para el trabajo profesional y la capacidad crítica e investigativa.
Las orientaciones curriculares ofrecerán una formación integral y flexible en áreas profesionales específicas tales como periodismo, publicidad, comunicación educativa y comunitaria, producción cinematográfica y audiovisual, comunicación organizacional, entre otras. También podrán proponerse itinerarios con una orientación preferencial hacia la investigación de los fenómenos comunicacionales, así como trayectorias interdisciplinarias articuladas con otros campos académicos y profesionales (a modo de ejemplo: comunicación y salud, comunicación científica, periodismo económico o cultural, políticas de comunicación, entre otros).

Los cometidos de análisis, propuesta, diseño, seguimiento y evaluación de las orientaciones curriculares -implementadas y a definirse- quedarán encomendados al órgano que la institución reglamente a tal fin, comenzando este a funcionar ya desde la aprobación misma de este Plan de Estudios.

ACTIVIDADES CURRICULARES

El currículo deberá diferenciar tres tipos de actividades curriculares:

i. **COMUNES**: Actividades de cursado obligatorio para todos los estudiantes.

ii. **OPCIONALES**: Dentro de cada módulo, existirá una cantidad de créditos que permitirán al estudiante optar por determinadas actividades entre un abanico de propuestas establecidas y delimitadas previamente, o revalidadas a propuesta del estudiante.
OPTATIVAS: Dictadas por la propia Licenciatura
ELECTIVAS: En otro servicio universitario

iii. **LIBRES**: Se trata del remanente entre los créditos mínimos de cada módulo y ciclo, sobre el número de créditos totales de la carrera. Estos créditos han de ser cubiertos por cada estudiante, optando por sumar opcionales que superen los mínimos exigidos de cada módulo, o por la acreditación de actividades que no integren la oferta académica curricular y que -considerada su pertinencia- sean avaladas por el órgano competente.

TRABAJO DE GRADO

El Trabajo de Grado (TG), como resultado máximo de la articulación de prácticas y saberes a lo largo de la carrera, será el proyecto de referencia de cada estudiante al momento de culminar sus estudios. Este producto podrá caracterizarse por los más diversos formatos, correspondiéndose con el itinerario curricular desarrollado. Su valor será acreditable en el Ciclo de Graduación.

DISPOSICIONES ESPECIALES

En este apartado se especifican aquellas disposiciones de carácter obligatorio para todas y todos los estudiantes que -por sus características especiales- no son explicitadas en la distribución de créditos mínimos. A saber:

* Realización de al menos una experiencia de investigación
* Realización de al menos una experiencia de extensión universitaria
* Realización de al menos una actividad en otro servicio universitario

DISTRIBUCIÓN DE CRÉDITOS
Distribución de créditos por tipo de actividad

ACTIVIDADES	CICLOS						TOTALES	
	Inicial		Profund.		Graduación			
Comunes	72	*80%*	68	*50%*	20	*15%*	160	45%
Opcionales	9	*10%*	54	*40%*	47	*35%*	110	*30%*
Libres	9	*10%*	13	*10%*	68	*50%*	90	*25%*
TOTALES	90	*100%*	135	*100%*	135	*100%*	360	*100%*

Única Publicación
27) (Cta. Cte.) 1/p 51641 Dic 27- Dic 27

SERVICIOS DESCENTRALIZADOS

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE CORREOS - ANC



LLAMADO A ASPIRANTES A INGRESO EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

La Administración Nacional de Correos, llama a personas interesadas para desempeñar tareas Administrativo Contable en el Área de Recursos de la Administración Nacional de Correos, en régimen de contrato de función pública.
Perfil: técnico (6 puestos)
Lugar de Desempeño: Oficinas del Área de Recursos, Montevideo.
Requisitos:
Especificados en Bases del Llamado disponibles en la página web de la A.N.C: www.correo.com.uy, o en el Departamento de Desarrollo de la División RRHH de la ANC - Buenos Aires 451 Piso 1.
Inscripciones:
Las inscripciones se realizarán en el Departamento de Desarrollo, Primer Piso, Correo Central, Buenos Aires 451 esquina Misiones, Montevideo en el horario de 9 a 17 horas a partir del día 27 de Diciembre del 2012 al día 16 de enero del 2013 inclusive.
PROGRAMA GESTIÓN DEL CAPITAL HUMANO
GERENCIA DE DIVISION RECURSOS HUMANOS
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO.

Única Publicación
27) (Cta. Cte.) 1/p 51682 Dic 27- Dic 27

PODER JUDICIAL

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

SECRETARIA DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA
A los efectos de lo dispuesto por el Art. 16 lit. c de la Acordada Nº 7533 de 22 de octubre del 2004 - Reglamento Notarial- se hace saber que por Resolución de la SUPREMA CORTE DE JUSTICIA del día de la fecha, se autorizó a Fabián da CUNDA BLANCO. para ejercer la profesión de ESCRIBANO PÚBLICO en todo el territorio de la República.-
Montevideo, 03 de diciembre de 2012.- Dr. FERNANDO R. TOVAGLIARE ROMERO, Secretario Letrado de la Suprema Corte de Justicia.

Única Publicación
27) $ 435 1/p 51697 Dic 27- Dic 27

Sociedades Anónimas y Balances

REFORMAS

SERVIMEDIC S.A.

Asamblea Extraordinaria de Accionistas del 30/6/2012, resolvió rescatar acciones por $ 13.999.999,63. Se convoca acreedores en San Ramón 765, Montevideo. Plazo 30 días desde última publicación para deducir oposiciones. El Directorio.

Primera Publicación
28) $ 9540 10/p 51787 Dic 27- Ene 10

TORRES DEL PUERTO S.A.

Asamblea Extraordinaria Accionistas del 31 de julio de 2012, resolvió rescatar acciones por $ 14.219.523,22 y reducir el capital autorizado a $ 3.000.000. Se convoca acreedores en Sarandí 637/602, Montevideo. Plazo 30 días desde última publicación para deducir oposiciones. El Directorio.

Primera Publicación
28) $ 14310 10/p 51786 Dic 27- Ene 10

ICELINE SOCIEDAD ANONIMA

Asamblea del 28.11.2012
CAPITAL: $ 90.000.000
Inscripción: 21.12.2012, No. 31209.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51783 Dic 27- Dic 27

WINROSE SOCIEDAD ANONIMA

Asamblea del 28.11.2012
CAPITAL: $ 90.000.000
Inscripción: 21.12.2012, No. 31211.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51782 Dic 27- Dic 27

BURUGUAY SOCIEDAD ANONIMA

Asamblea del 25.10.2012
CAPITAL: $ 25.000.000 (acciones nominativas)
Inscripción: 20.12.2012, No. 31033.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51781 Dic 27- Dic 27

DOLFISOL SOCIEDAD ANONIMA

Asamblea del 5.7.2012
CAPITAL: $ 50.000.000 (acciones nominativas)
Inscripción: 20.12.2012, No. 31032.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51780 Dic 27- Dic 27

MAJUNER SOCIEDAD ANONIMA

Asamblea 14.12.2012
Modifica artículo 3, acciones nominativas, artículo 17 Ley 18930
20.12.2012, 31030.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51779 Dic 27- Dic 27

MADEMIX SOCIEDAD ANONIMA

Asamblea 14.12.2012
Modifica artículo 3, acciones nominativas, artículo 17 Ley 18930
20.12.2012, 31031.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51778 Dic 27- Dic 27

ARLEMAX S.A.

Asamblea: 4/12/2012
Reformó Art. 3, Acciones nominativas.
Artículo 17 Ley 18930
Inscripción: 26/12/2012 Nº 31298.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51725 Dic 27- Dic 27

UNIMEK S.A.
Reforma de Estatutos
Ley 18.930 Art. 17

Asamblea Extraordinaria: 20/12/2012
Inscripción: 21/12/2012, 30957
Art. 17. Acciones a nominativas.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51724 Dic 27- Dic 27

Talanix Realty S.A.

Reducción de capital con rescate de acciones (artículos 290 y 294 Ley 16.060)
Asamblea Extraordinaria de fecha 13/11/2012 redujo el capital integrado de $ 20.000.000 a $ 400.000.
La documentación social se encuentra a disposición de los acreedores en 25 de mayo 555 para que en el plazo de 30 días, deduzcan sus oposiciones.

Primera Publicación
28) $ 14310 10/p 51722 Dic 27- Ene 10

LIDERKAI S.A.
FE DE ERRATAS

En la publicación No 42412 publicada en el Diario Oficial el día 24/10/2012, Ley 18.930 Art. 17, donde dice LIDEKAI S.A. debió decir LIDERKAI S.A. por así correponder.

Única Publicación
28) $ 174 1/p 51721 Dic 27- Dic 27

NAUTIBLUE S.A.
Aumento de capital

Asamblea: 29/02/2012
Capital nuevo: $ 30.000.000
Inscripción: Nº 29.412 - 30/11/2012.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51720 Dic 27- Dic 27

JEYTON SA

Asamblea: 26/11/2012
Modifica artículo (4), acciones al portador en nominativas endosables, artículo 17 ley 18930
Inscripción: 18/12/2012 30685.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51703 Dic 27- Dic 27

ARTECING SA

Asamblea: 26/09/2012
Modifica artículo (3), acciones al portador en nominativas endosables, artículo 17 ley 18930
Inscripción: 18/12/2012 30687.

Única Publicación
28) $ 477 1/p 51702 Dic 27- Dic 27

LONGLEAT INVESTMENT SA

Asamblea: 26/11/2012
Modifica artículo (4), acciones al portador en nominativas endosables, artículo 17 ley 18930
Inscripción: 18/12/2012/30680.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51701 Dic 27- Dic 27

TYMOTHYX S.A.

Asamblea: 24/09/2012
Modifica artículo (3), acciones al portador en nominativas endosables, artículo 17 ley 18930
Inscripción: 18/12/2012 30684.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51700 Dic 27- Dic 27

GARBINCO SA

Asamblea: 26/11/2012
Modifica artículo (3), acciones al portador en nominativas endosables, artículo 17 ley 18930
Inscripción: 18/12/2012 30682.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51699 Dic 27- Dic 27

PARTILUZ S.A.
LEY 18.930 (ARTÍCULO 17)

ASAMBLEA: 10/8/2012
INSCRIPCIÓN: 30386 - 13/12/2012
MODIFICA ARTICULO 3: ACCIONES NOMINATIVAS ENDOSABLES.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51687 Dic 27- Dic 27

ECOTRAFO S.A.
LEY 18.930 (ARTICULO 17)

ASAMBLEA: 10/8/2012
INSCRIPCIÓN: 30385 - 13/12/2012
MODIFICA ARTICULO 3: ACCIONES NOMINATIVAS ENDOSABLES.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51686 Dic 27- Dic 27

MURALINK S.A.
Artículo 17 ley 18930

Asamblea: 23/10/2012
Inscripción: 19/12/2012 N 30850
Modifica artículo 5: Acciones nominativas endosables.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51685 Dic 27- Dic 27

LUKESOR S.A.
Artículo 17 ley 18930

Asamblea: 23/10/2012
Inscripción: 19/12/2012 N 30849
Modifica artículo 3: Acciones nominativas endosables.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51684 Dic 27- Dic 27

VISUN CORP. S.A.
Reforma

Asamblea 24/10/2012
ACCIONES NOMINATIVAS, art. 17 Ley 18.930
06/12/2012, 29785.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51680 Dic 27- Dic 27

IBATOWN CORPORATION S.A.
Reforma

Asamblea 28/11/2012
ACCIONES NOMINATIVAS, art. 17 Ley 18.930
11/12/2012, 30054.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51679 Dic 27- Dic 27

BRITSER S.A.
Reforma

Asamblea 06/09/2012
ACCIONES NOMINATIVAS, art. 17 Ley 18.930
13/11/2012, 28060.

Única Publicación

28) $ 477 1/p 51678 Dic 27- Dic 27

TAGLIN S.A.
Reducción de capital

Asamblea: 30/11/2012
Documentación en Rincón 468 Piso 7 Montevideo.

28) $ 4770 10/p 51650 Dic 26- Ene 09

AMERICAN OPTICAL S.A.
Reforma

AAE:- 16 octubre 2012
Cambio de acciones al portador por acciones nominativas endosables Art.17 Ley 18.930
Inscripción: Nº 23605 del 19/10/2012.

Única Publicación

28) $ 954 1/p 51636 Dic 27- Dic 27

RONILCO S.A.
(art. 328 Ley Nº 16.060)

Asamblea Extraordinaria de Accionistas de RONILCO S.A. de fecha 19/12/2012 resolvió aumentar capital integrado en $ 53.101.103, convocando a accionistas a ejercer derecho de preferencia y acrecimiento.

Última Publicación

28) $ 2862 3/p 51603 Dic 24- Dic 27

ACLEFOX S.A.
REDUCCION DE CAPITAL

Aclefox S.A. comunica que por Asamblea Extraordinaria de Accionistas del 01/10/12, se resolvió una reducción voluntaria del capital de la empresa de $ 13.806.000 mediante rescate de acciones.

28) $ 9540 10/p 51217 Dic 20- Ene 04

SANTA CLARA Y TODOS LOS SANTOS S.A.

Asamblea Extraordinaria Accionistas del 30 de noviembre de 2012, resolvió rescatar acciones por $ 61.548.936,83 y reducir el capital autorizado a $ 1.300.000. Se convoca acreedores en Soriano 1124, Montevideo. Plazo 30 días desde última publicación para deducir oposiciones.
El Directorio.

28) $ 14310 10/p 50933 Dic 18- Ene 02

Cantidad de avisos de fecha 27/12/2012 publicados en esta edición: 50.

Tarifas Vigentes a partir del 22 de Agosto de 2012

Precios con I.V.A. 22% incluido (*)

SECCIÓN AVISOS

PUBLICACIONES GENERALES — *TARIFA (1)*

Apertura de Sucesiones – Procesos Sucesorios..$ 64.00 (*)
Se publican a texto completo, si se emplaza por un plazo diferente a 30 o 90 días, si hay un emplazamiento específico a persona/s o si se trata de una herencia yacente.

Disolución y Liquidación de Sociedades Conyugales............................$ 87.00 (*)
Se publican a texto completo las que se efectúan "bajo beneficio de emolumento", (Art. 2014 Código Civil). Tal condición debe constar en el texto del aviso

Convocatorias, Dirección de Necrópolis, Emplazamientos, Expropiaciones, Licitaciones, Llamado a Acreedores, Pago de Dividendos, Procesos Concursales, Prescripciones, Niñez y Adolescencia, Disoluciones de Sociedades Comerciales (excepto S.A y SRL)..$ 77.00 (*)

Avisos Varios ....$ 87.00 (*)

Venta de Comercios..$ 61.00 (*)

Remates..$ 70.00 (*)

Divorcios, Incapacidades, Información de Vida y Costumbres, Segundas Copias, Unión Concubinaria..$ 32.00 (*)

Sociedades de Responsabilidad Limitada y Sociedades Anónimas (Estatutos, Reformas,
Consorcios y Disoluciones) ....$ 477.00 (*)

TARIFA (2)

Balances..$9.389.00 (*)

PUBLICACIONES BONIFICADAS — *TARIFA (1)*

Propiedad Literaria y Artística (Decreto 154/004, art. 9)........................$ 44.00 (*)

Estatutos de Cooperativas (50% de tarifa de Avisos de Sociedades Anónimas)..$ 239.00 (*)

PUBLICACIONES EXTRACTADAS — *TARIFA FIJA*

Apertura de Sucesiones – Procesos Sucesorios
(10 publicaciones - mantiene relación con valor del cm)........................$ 2.560.00 (*)
De acuerdo con lo dispuesto por los Arts. 3º y 4º de la Ley 16.044, se publica un extracto del edicto judicial conteniendo: nombre de los autos sucesorios, ficha y año, lugar, fecha y actuario.

Disolución y Liquidación de Sociedades Conyugales
(10 publicaciones - mantiene relación con valor del cm)........................$ 4.350.00 (*)
En cumplimiento de los artículos 3º, 4º y 5º de la Ley 16.044, se publica un extracto del edicto judicial conteniendo: nombre de los cónyuges, ficha , año, lugar, fecha y actuario.

Edictos de Matrimonio (3 publicaciones).. $ 232.00 (*)
Ley Nº 9.906, art. 3 y art. 92 del Código Civil.

PUBLICACIONES SIN COSTO SEGÚN NORMATIVA

Todos los avisos judiciales donde conste:
- Auxiliatoria de pobreza - Ley Nº 15.982, art. 89.
- Trámite por Defensoría de Oficio o Consultorio Jurídico - Ley Nº 18.078.
- Demandas Laborales - Ley Nº 18.572, art. 28.

Edictos Matrimoniales - In Extremis.
Procesos Concursales - Ley Nº 18.387, art. 21 (no comprende los financiados con créditos a la masa).
Rectificaciones de Partidas - Ley Nº 16.170, art. 340
Niñez y Adolescencia - Ley Nº 17.823, art. 133 y/o Ley Nº 13.209, art. 2.
Varios - Bien de Familia - Ley Nº 15.597, art. 16
Declaración de Ausencia - Ley Nº 17.894, art. 2
Prescripción Adquisitiva (Ley de Ordenamiento Territorial) - Ley Nº 18.308, art. 65

(1) Precio para el centímetro por columna de 6,2 cm.
(2) Precio por página.

SECCIÓN DOCUMENTOS

PUBLICACIONES OFICIALES — *TARIFA (3)*

Documentos oficiales (leyes, decretos, resoluciones y otras normas) $ 115.00 (*)

(3) Precio para el centímetro por columna de 9,5 cms.

PUBLICACIONES ESPECIALES

Documentos oficiales o Avisos que, individualmente y por publicación, superen las 10 páginas del Diario Oficial, se aplicará la siguiente tabla de descuentos por franjas, aplicando la tarifa que corresponda:

Cantidad de páginas	Cantidad equivalente en cm. de Avisos	Cantidad equivalente en cm. de Documentos	Descuento
11 a 20	781 a 1560	521 a 1040	10%
21 a 30	1561 a 2340	1041 a 1560	20%
31 a 40	2341 a 3120	1561 a 2080	30%
41 a 50	3121 a 3900	2081 a 2600	40%
51 en adelante	3901 en adelante	2601 en adelante	50%

DETALLE TÉCNICO DE LA PUBLICACIÓN

- Formato de la caja de cada página, 19,5 x 26 cm.
- La Sección Avisos se diagrama a tres columnas de 6,25 cm.
- La Sección Documentos se diagrama a dos columnas de 9,5 cm.
- El tipo de letra utilizado es Palatino Linotype, cuerpo 9. El interlineado es 9,5.

ACLARACIONES DE LA PUBLICACIÓN DE LOS AVISOS Y DOCUMENTOS

- Las publicaciones se realizarán en un plazo de hasta 48 horas de recibido el original en IMPO.
- Se respetará fielmente el original recibido.
- Al momento de recibir el material a publicar, IMPO se reserva el derecho de no publicar avisos o documentos que por su presentación no sean legibles, se encuentren incompletos, presenten incongruencias o no cumplan con la normativa vigente.
- Los edictos deberán estar convalidados por el sello de la Sede y la firma del Juez o Actuario, y no podrán contener enmiendas, tachaduras o agregados que no estén debidamente salvados por el firmante (Circular 32/2006 de la SCJ).
- IMPO determinará la ubicación donde deban publicarse los avisos o documentos recibidos.
- IMPO podrá exigir la presentación en medio magnético de los originales que sean extensos.
- El proceso de diagramación del Diario, tanto en avisos como en documentos, puede dar lugar a diferencia en la medición manual de los centímetros.

Tarifas Vigentes a partir del 22 de Agosto de 2012

Precios con I.V.A. 22% incluido (*)

OTRAS TARIFAS

EJEMPLARES

De hasta 15 Días	De más de 15 Días	De más de un año
$ 30	$ 48	$ 94

SUSCRIPCIONES DE EJEMPLARES

TIPO	MENSUAL	SEMESTRAL	ANUAL
Con retiro en IMPO	$ 603	$ 3.400	$ 6.648
Interior del País	$ 682	$ 3.839	$ 7.507
Exterior del País	$ 1.450	$ 8.387	$ 16.401

FOTOCOPIAS CERTIFICADAS

Página de Sección Avisos .... $ 25 (*)
Página de Sección Documentos.................................... $ 10 (*)

SUSCRIPCIÓN AL DIARIO EN LÍNEA

Diario Oficial Completo.
Precio, según modalidad, con derecho a acceder a treinta y cinco ediciones de Diario Oficial en el mes.

MODALIDAD	Mensual	Semestral	Anual
1 Usuario	$ 443	$ 2.494	$ 4.873
2 Usuarios	$ 753	$ 4.236	$ 8.279
3 a 4 Usuarios – POR USUARIO	$ 328	$ 1.847	$ 3.609
5 a 10 Usuarios – POR USUARIO	$ 298	$ 1.674	$ 3.272
Más de 10 Usuarios – POR USUARIO	$ 259	$ 1.460	$ 2.853

Documentos
Precio, según modalidad, con derecho a acceder a treinta y cinco ediciones de Diario Oficial en el mes.

MODALIDAD	Mensual	Semestral	Anual
1 Usuario	$ 432 (*)	$ 2.452 (*)	$ 4.794 (*)
2 Usuarios	$ 742 (*)	$ 4.208 (*)	$ 8.222 (*)
3 a 4 Usuarios – POR USUARIO	$ 325 (*)	$ 1.841 (*)	$ 3.598 (*)
5 a 10 Usuarios – POR USUARIO	$ 285 (*)	$ 1.616 (*)	$ 3.158 (*)
Más de 10 Usuarios – POR USUARIO	$ 256 (*)	$ 1.448 (*)	$ 2.830 (*)

Avisos
Precio, según modalidad, con derecho a acceder a treinta y cinco ediciones de Diario Oficial en el mes.

MODALIDAD	Mensual	Semestral	Anual
1 Usuario	$ 300 (*)	$ 1.689 (*)	$ 3.301 (*)
2 Usuarios	$ 519 (*)	$ 2.914 (*)	$ 5.695 (*)
3 a 4 Usuarios – POR USUARIO	$ 224 (*)	$ 1.259 (*)	$ 2.462 (*)
5 a 10 Usuarios –POR USUARIO	$ 201 (*)	$ 1.128 (*)	$ 2.204 (*)
Más de 10 Usuarios – POR USUARIO	$ 179 (*)	$ 1.008 (*)	$ 1.969 (*)

SERVICIO PERSONALIZADO DE BÚSQUEDA DE INFORMACIÓN

Consiste en brindar información vinculada a una temática en particular, a requerimiento y según especificación del usuario, tematizada y relacionada. Se determinará el valor del servicio de acuerdo con el alcance de la información solicitada.

SERVICIO DE ANÁLISIS NORMATIVO DOCUMENTAL Y EDICIÓN DE PRODUCTOS EDITORIALES.

Consiste en compilar y editar normas o publicaciones relacionadas, con sus textos actualizados, y anotaciones y concordancias expresas.
El valor del servicio será determinado por la Dirección de IMPO, en base al alcance del trabajo y de sus requerimientos técnicos.



Energía y equidad

La Política Energética (2005-2030) ha sido concebida como una política de Estado, que desde una visión multidimensional, ha definido como uno de sus cuatro grandes ejes estratégicos a la dimensión social, considerando el acceso a la energía como un Derecho Humano más. En este sentido, la Política Energética se orienta a la promoción del acceso adecuado a la energía de todos los sectores sociales del país, de forma sostenible.

El objetivo es que todos los hogares estén en condiciones de acceder a la forma de energía que mejor satisfaga sus necesidades, mediante un uso eficiente de la misma, en condiciones de seguridad apropiada y a un costo accesible, posicionándose como un instrumento de integración social.

Cuando hablamos de integración, referimos a dinámicas de sociedades que son estables, seguras y justas, basadas en la protección y promoción de derechos, en la igualdad de oportunidades, seguridad y solidaridad, incluyendo de forma prioritaria en la matriz de bienestar a las personas en situación de desventaja o vulnerabilidad a partir del diseño de planes integrales, que fomentan la participación y el involucramiento de la comunidad desde una lógica de trabajo territorial, dotando de sostenibilidad social a los proyectos.

Reconociendo la importancia y potencial aporte de la Política Energética para alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio, desde el Estado se articulan esfuerzos interinstitucionales mediante el desarrollo de políticas universales y focalizadas, que permitan la universalización del acceso desde una perspectiva de equidad.

Atendiendo a la incidencia en el ingreso de los hogares más pobres del pago de la factura de energía eléctrica, el pasaje de unas 30.000 familias de la tarifa simple, a la de consumo básico residencial ha permitido un importante ahorro en la estructura familiar, apostando a la internalización de pautas de uso eficiente en el sector. Su articulación con otros programas, como por el ejemplo, el Plan Solar, ha demostrado importantes impactos, visión compartida por el conjunto de las familias beneficiarias.

El Programa Canasta de Servicios por su parte, busca facilitar el acceso de los hogares de menores recursos a servicios de energía y agua desde un abordaje multidimensional, que aspira a mejorar la calidad de vida de las familias en situación de vulnerabilidad socioeconómica, articulando tarifas subsidiadas de los servicios, con la promoción de una cultura de uso eficiente y seguro de los recursos, facilitando el acceso a equipamiento y fuentes, regularizando instalaciones, disminuyendo riesgos y optimizando las inversiones del Estado.

Por otra parte, el Programa de Electrificación Rural, promueve la universalización del acceso a la energía eléctrica, mediante una combinación del tradicional tendido de redes y la utilización de sistemas de generación aislados, con sistemas híbridos basados esencialmente en energías renovables. Contribuyendo de este modo, a afincar a la gente en el medio rural, mejorando su calidad de vida, y promoviendo el desarrollo de la producción nacional.

La equidad se promueve también a partir de otras políticas universales, tales como, el subsidio al glp, y al transporte público colectivo (urbano y suburbano) que mediante el fideicomiso del boleto, viabiliza una importante reducción en el precio del mismo, siendo éste un rubro con una alta incidencia en la canasta de consumo de los hogares de menores ingresos.

En suma, las políticas aquí reseñadas entre otras, dan muestra de la cristalización de los objetivos planteados desde el Eje Social, aportando a la equidad e integración, como meta política y ética ineludible de nuestra sociedad.





2012 AÑO INTERNACIONAL DE LA
ENERGÍA SOSTENIBLE
PARA TODOS

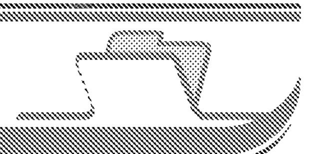
DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA - DINACIA

Resolución S/n

Apruébase el Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita.

Esta Separata forma parte de la Edición del Diario Oficial Nº 28.625, de fecha 27 de diciembre de 2012.

DOCUMENTOS



El documento publicado en esta edición, fue recibido el día 12 de diciembre y publicado tal como fue redactado por el órgano emisor.

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

FUERZA AÉREA URUGUAYA

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA - DINACIA

1

Resolución S/n

Apruébase el Reglamento para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita.

(2.241*R)

DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

RESOLUCION Nº 451-2012

12-EX 629

Aeropuerto Internacional de Carrasco, Gral. Cesáreo L. Berisso, 12 Dic. 2012

VISTO: La necesidad de continuar con el proceso de adecuación de las reglamentaciones aeronáuticas nacionales de acuerdo a las normas internacionales vigentes para la República.

RESULTANDO: **I)** Que durante el período 8 al 17 de diciembre de 2008 nuestro Estado fue objeto de una auditoria para la vigilancia de la seguridad operacional por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

II) Que de la referida auditoria surgieron una serie de constataciones entre las que figura la necesidad de promulgar los Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos (RAUs) pertinentes a los Anexos de la OACI a fin de aplicar sus disposiciones en todas las áreas de su competencia.

III) Que de acuerdo a las constataciones efectuadas por la auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), especificamente implica la creación de un nuevo Reglamento Aeronáutico Uruguayo (RAU) que regule la Seguridad en la Aviación (AVSEC), para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

CONSIDERANDO: I) Que para la creación del Reglamento Aeronáutico Uruguayo (RAU) 17 AVSEC se han considerado las Normas y Métodos Recomendados Internacionales, "Seguridad" - Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita - Anexo 17, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Decreto 267/2003 de 1 de julio de 2003 por el cual se creó el Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC).

II) Que con el presente Reglamento se estandariza la normativa nacional con la normativa internacional contemplada en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).

III) Que el proceso de adecuación de las Reglamentaciones a los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional ha avanzado sustancialmente mediante los Decretos 349/000 de 28 de noviembre de 2000 y 183/001 de 26 de abril de 2001 y siguientes.

IV) Que a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica se le han delegado atribuciones por parte del Poder Ejecutivo para la aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes aplicables, entre otras materias en lo referido a la "Seguridad" - Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, por Resolución Nº 1808/003 de 12 de diciembre de 2003 dictada en Consejo de Ministros.

ATENTO: A los informes que anteceden, a lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto en el numeral 4º del artículo 168 de la Constitución de la República y al Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944 ratificado por Ley 12.018 de 4 de noviembre de 1953.

EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA EN USO DE ATRIBUCIONES DELEGADAS RESUELVE

1º) Apruébase el Reglamento Aeronáutico Uruguayo (RAU) 17 AVSEC, "Seguridad de la Aviación Civil" para la Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, Revisión Original, que se encuentra adjunto a la presente y forma parte de la misma.

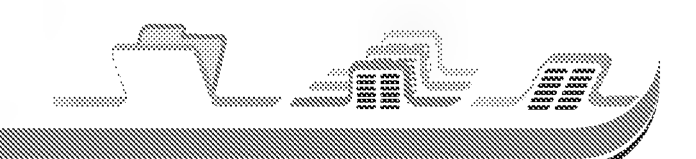
2º) Comuníquese a la Presidencia de la República y al Ministerio de Defensa Nacional.

3º) Publíquese en el Diario Oficial y en el sitio en web de la DINACIA, www.dinacia.gub.uy.

4º) Pase al Director de Secretaría a efectos de la instrumentación de lo dispuesto en los numerales 2º y 3º.

5º) Remítase copia de la presente Resolución al Director General de Aviación Civil, Director General de Infraestructura Aeronáutica a sus efectos y al Director AVSEC Nacional para su conocimiento y difusión en las áreas de competencia. Cumplido archívese en la Asesoría de Normas Técnico Aeronáuticas.

EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA, BRIGADIER GENERAL (AV.), ANTONIO ALARCON.



DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA (DINACIA)

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

RAU 17 AVSEC

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

(Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita)

PROCEDIMIENTO Y REGISTRO DE ENMIENDA Y REVISIONES

El presente RAU podrá ser modificado a través de una Propuesta de Enmienda, que deberá ajustarse a lo previsto en el RAU 11.

Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita
Registro de revisiones

Guía de Revisiones al RAU 17

No. Revisión	Pagina	Fecha de Aplicación	Fecha de Inserción	Insertado por:

ÍNDICE

RAU 17 AVSEC

REGLAMENTO PARA LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Página

RAU 17 AVSEC
Reglamento para la protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita

Lista de páginas efectivas

Lista de paginas efectivas del RAU 17			
Detalle	**Paginas**	**Revisión**	**Fechas**
SUBPARTE A Definiciones y Acrónimos.	17-A-1 a 17-A-5	ORIGINAL	2012
SUBPARTE B Objetivo y Generalidades.	17-B-1 a 17-B-1	ORIGINAL	2012
SUBPARTE C Coordinaciones y comunicaciones.	17-C-1 a 17-C-3	ORIGINAL	2012
SUBPARTE D Asignación de Responsabilidades	17-D-1 a 17-D-6	ORIGINAL	2012
SUBPARTE E Protección de Aeropuertos, Aeronaves, Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea.	17-E-1 a 17-E-5	ORIGINAL	2012
SUBPARTE F Medidas preventivas de Seguridad.	17-F-1 a 17-F-11	ORIGINAL	2012
SUBPARTE G Equipamiento de Seguridad	17-G-1 a 17-G-3	ORIGINAL	2012
SUBPARTE H Personal, Selección e Instrucción	17-H-1 a 17-H-3	ORIGINAL	2012
SUBPARTE I Métodos para hacer frente a Actos de Interferencia Ilícita.	17-I-1 a 17-I-6	ORIGINAL	2012
SUBPARTE J Evaluación y Verificación de los Programas de Seguridad y Planes de Contingencia.	17-J-1 a 17-J-2	ORIGINAL	2012
SUBPARTE K Control de Calidad y financiamiento de la Seguridad.	17-K-1 a 17-K-3	ORIGINAL	2012
APÉNDICE A Modelo del Programa de Seguridad de Aeropuerto.	17-AP-A-1 a 17-AP-A-10	ORIGINAL	2012
APÉNDICE B Modelo del Programa de Seguridad del Explotador Aéreo y del Explotador Aeroportuario.	17-AP-B-1 a 17-AP-B-5	ORIGINAL	2012

APÉNDICE C Formulario Acto de Interferencia Ilícita.	17-AP-C-1 a 17-AP-C-13	ORIGINAL	2012
APÉNDICE D Formulario modelo para el Transporte de Armas de Fuego en una Aeronave.	17-AP-D-1 a 17-AP-D-2	ORIGINAL	2012
APÉNDICE E Formulario modelo para Amenaza de Bomba.	17-AP-E-1 a 17-AP-E-2	ORIGINAL	2012
APÉNDICE F Lista de Verificación PSA	17-L-AP-F-1 a 17-L-AP-F-5	ORIGINAL	2012
APÉNDICE G Lista de Verificación PSEA	17-L-AP-G-1 a 17-L-AP-G-6	ORIGINAL	2012
APÉNDICE H Lista de Verificación Punto de Inspección	17-AP-H-1 a 17-AP-H-1	ORIGINAL	2012
APÉNDICE I Lista de Verificación Estudio de Seguridad	17-AP-I-1 a 17-AP-I-2	ORIGINAL	2012
APÉNDICE J Formulario de Encuesta de Medición de la Satisfacción en la aplicación de los Controles de Seguridad.	17-AP-J-1 a 17-AP-J-1	ORIGINAL	2012
APÉNDICE K Tabla de control de Instrucción en el Puesto de Trabajo (OJT).	17-AP-K-1 a 17-AP-K-1	ORIGINAL	2012
APÉNDICE L Matriz de Actividades de VIGILANCIA	17-AP-L-1 a 17-AP-L-3	ORIGINAL	2012

SUBPARTE A DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

17.1 Definiciones.

(a) Los términos y expresiones que se indican a continuación tendrán el significado siguiente:

Actos de Interferencia Ilícita: Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

* Apoderamiento ilícito de aeronaves.
* Destrucción de una aeronave en servicio.
* Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
* Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
* Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales.
* Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
* Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Actuación humana: Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aerolínea: Empresa de explotación o utilización comercial de aeronaves para el transporte de pasajeros y mercancías, denominada empresa de transporte aéreo comercial, con las habilitaciones correspondientes por el Estado y con un Programa de Seguridad para Operadores Aéreos aprobado por la DINACIA.

Aeropuerto: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinadas total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto internacional: Todo aeropuerto designado por el Estado, en cuyo territorio está situado, como puesto de entrada o salida para el trafico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, procedimientos similares.

Agente acreditado: Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente, respecto a la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.

Área aeronáutica o parte aeronáutica: El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Área de movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el aterrizaje, despegue y rodaje de aeronaves, incluyendo el área maniobras y plataformas.

Área exclusiva: Significa aquella porción de la parte aeronáutica de un aeropuerto sobre la cual un operador aéreo, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo tiene un acuerdo escrito con el operador del aeropuerto, siendo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, bajo un programa de seguridad aprobado.

Área pública: El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene acceso el público no viajero.

Auditoría de seguridad: Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Autoridad competente: Autoridad de Aviación Civil u/o Organismo/s o persona/s designado/s que tiene/n la competencia necesaria atribuida mediante las disposiciones jurídicas correspondientes.

Autoridad de Aviación Civil (AAC): **DINACIA**: Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

Aviación corporativa: La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (La aviación corporativa es una sub-categoría dentro de la aviación general).

Carga: Todos los bienes que, se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Certificación: Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

Control de estupefacientes: Medidas adoptadas para controlar el movimiento de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

Control de seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Comité de Seguridad del Aeropuerto: Grupo de personas presididos por el Director del Aeropuerto, donde están representados los Organismos del Estado, los explotadores aéreos, y demás operadores del aeropuerto, para asesorar, recomendar, revisar y asegurar la coordinación de las medidas AVSEC, entre los responsables por la aplicación del programa de Seguridad del Aeropuerto (PSA).

Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil: Grupo de personas donde están representados, el Estado y las Compañías Aéreas para asesorar, recomendar, revisar y asegurar la coordinación de las medidas AVSEC, entre los organismos y entidades responsables, de la aplicación de partes del presente

Edificio de mercancías. Edificio por el que pasan las mercancías entre el transporte aéreo y el terrestre, y en el que están situadas las instalaciones de tramitación, o en el que se almacenan las mercancías hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o al terrestre.

Ejercicio de seguridad. Un ejercicio de seguridad general es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que el plan de contingencia es adecuado para hacer frente a diferentes tipos de emergencias. Un ejercicio de seguridad parcial es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que la respuesta de cada dependencia participante y los componentes del plan de contingencia, tales como el sistema de comunicaciones, son adecuados.

Equipaje. Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Equipaje de bodega. Equipaje para ser transportado en la bodega de una aeronave.

Equipaje de mano. Equipaje para transportar en la cabina de una aeronave.

Equipaje de transferencia entre líneas aéreas. El equipaje de los pasajeros que debe hacer transbordo de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante su viaje.

Equipaje extraviado. Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipaje facturado acompañado. Equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave a bordo de la cual se halla el pasajero que lo presentó.

Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Equipaje no identificado. Equipaje que se encuentra en un aeropuerto, con o sin talón de identificación, y que ningún pasajero recoge en el aeropuerto o cuyo propietario no puede ser identificado.

Equipaje no reclamado. Equipaje que llega a un aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

Empresa de Seguridad: Empresa privada que provee servicios de seguridad a terceros, habilitada por la DINACIA para desarrollar sus actividades en el ámbito aeroportuario.

Equipo de detección de trazas. Sistema tecnológico o combinación de distinta tecnología capaz de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma la presencia de dichos materiales en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.

Equipo de seguridad. Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Escolta armada: Persona que acompaña durante el vuelo a un individuo que esta siendo transportado bajo coacción, por haber sido sometido a procesos judiciales o administrativos que requieren su traslado de una ciudad a otra, o de un Estado a otro.

Estudio de seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Expedidor reconocido.
Para carga: El originador de bienes para el transporte por vía aérea que ha establecido una relación comercial con un agente acreditado o un explotador de aeronaves.

Para correo: El originador de correo para el transporte por vía aérea que ha establecido una relación comercial con la autoridad o administración postal autorizada.

Explotador aéreo: El titular de un AOC emitido por la DINACIA, nacional o extranjero, que realiza operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros y sus equipajes, carga y correo, o exclusivamente carga, en operaciones domésticas o internacionales.

Explotador del aeródromo: Persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo

Inspección: La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Inspección de seguridad: Examen de la aplicación de los requerimientos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.

Inspección de seguridad de la aeronave: Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Oficial de seguridad de a bordo: Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Operador del aeropuerto: Persona física o jurídica, que presta regularmente servicios de apoyo a las operaciones de transporte aéreo comercial y aeroportuario.

Operación de la aviación general: Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

Operación de transporte aéreo comercial: Operación de aeronave

que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

Parte aeronáutica: El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte pública: Área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero.

Pasajero perturbador o insubordinado: Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo: Es toda persona física o jurídica que mediante un contrato, convenio o acuerdo con el operador del aeropuerto utiliza un área exclusiva dentro de la zona del aeropuerto y que está contemplado en el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

Principios relativos a factores humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa de seguridad: Medidas y procedimiento adoptados para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil o Reglamento Nacional de Control de Calidad: Documento escrito para satisfacer los requerimientos del ANEXO 17 "Seguridad", donde se describen las medidas adoptadas para determinar el cumplimiento del presente RAU y validar su eficacia.

Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil o Reglamento Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil: Programa desarrollado e implementado por la DINACIA de forma de que sea aplicable a todo el personal y entidades involucradas o con responsabilidades atribuidas para la implementación de cualquier aspecto del Programa Nacional de la Seguridad de la Aviación Civil.

Programa de Seguridad del Explotador (Aerolínea) (PSEA): Documento escrito donde se describen las medidas adoptadas para proteger a los pasajeros, aeronaves, tripulaciones, instalaciones y personal en tierra, contra actos de interferencia ilícita en cumplimiento de los requerimientos del ANEXO 17, del presente RAU y el Programa de Seguridad del Aeropuerto (PSA).

Programa de Seguridad del Aeropuerto (PSA): Documento escrito donde se describen las medidas adoptadas para proteger las personas, las aeronaves, tripulaciones, instalaciones y personal en tierra, contra actos de interferencia ilícita en cumplimiento de las normas y recomendaciones del ANEXO 17 "Seguridad" y del presente RAU

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC): Documento escrito donde se describen las medidas adoptadas para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita en la República Oriental del Uruguay en cumplimiento de las normas y recomendaciones del ANEXO 17 "Seguridad".

Prueba de seguridad: Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

Seguridad: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

Seguridad aeroportuaria: Es la fuerza pública encargada de la conservación del orden público, la defensa de las personas, aeronaves e instalaciones en todo aeropuerto que presta servicio a la aviación civil internacional, y que cumple los requerimientos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Trabajos aéreos: Operación de aeronave en la que esta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

Verificación de antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de seguridad de la aeronave: Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Zona de seguridad restringida: Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y la limpieza de las aeronaves.

Zona estéril: Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado.

17.3 Acrónimos.

COEPAN Compañía de Operaciones Especiales.

COE Centro de Operaciones de Emergencia.

FAU Fuerza Aérea Uruguaya.

DGIA Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

DINACIA Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

DINACIE Dirección Nacional de Inteligencia de Estado.

DNII Dirección Nacional de Información e Inteligencia.

EDAT Equipo de Desactivación de Artefactos Terroristas.

IPB Identificación positiva del blanco.

OACI Organización de Aviación Civil Internacional.
PAN Policía Aérea Nacional.

PNCC Programa Nacional de Control de Calidad.

PNSAC Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

PNISAC Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil.

PSA Programa de Seguridad del Aeropuerto.

PSEA Programa de Seguridad de Explotador Aéreo.

PSOA Programa de Seguridad del Operador Aeroportuario.

RNISAC Reglamento Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil.

RNCC Reglamento Nacional de Control de Calidad.
RTCA Reglamento AVSEC para el Transporte de Carga por vía Aérea.
ZSR Zona de seguridad restringida.

ETD Detector de Trazas de Explosivos.

EGD Detector de Gases de Explosivos.

SUBPARTE B OBJETIVO Y GENERALIDADES

17.1 Objetivos

(a) El presente RAU se aplicará conjuntamente con el PNSAC para proteger la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, aeronaves, instalaciones aeronáuticas y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda contra los actos de interferencia ilícita, proporcionando a través de regulaciones, prácticas y procedimientos, la regularidad y eficiencia de la aviación civil en la República Oriental del Uruguay.

(b) Atribuir y definir las responsabilidades de las personas y entidades relacionadas o responsables de la aplicación de las medidas de seguridad descriptas en el PNSAC.

(c) El presente RAU, se aplicará para satisfacer las Normas y métodos recomendados internacionales contenidas en el Anexo 17 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional ("Convenio de Chicago") así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación civil que contienen los Anexos 2, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 18.

17.3 Generalidades

(a) La DINACIA elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.

(b) Estas normas, métodos y procedimientos deben proteger la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita; y permitir dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

(c) Este documento contiene los procedimientos para el desarrollo y aplicación conjunta de reglas de aviación civil y sus documentos asociados.

(d) La DINACIA se asegurará que las medidas concebidas contra actos de interferencia ilícita, se apliquen en la medida de lo posible a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por la DINACIE, en coordinación con el Coordinador de Inteligencia de Estado, y el A-2 de la Fuerza Aérea.

SUBPARTE C COORDINACIONES Y COMUNICACIONES

17.1 Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC).

(a) El Comité Nacional AVSEC tendrá por cometidos:

(1) Asesorar a la DINACIA respecto a las medidas AVSEC necesarias para hacer frente a las amenazas a la aviación civil, sus instalaciones y servicios.

(2) Mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificarlas, en función de nueva información sobre las amenazas, la evolución tecnológica, las técnicas AVSEC y otros factores.

(3) Asegurar la coordinación de las medidas AVSEC entre organismos y entidades responsables de la aplicación de partes del programa nacional, con sujeción a la forma y extensión de las amenazas.

(4) Fomentar la consideración de los aspectos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos o la ampliación de las instalaciones existentes.

(5) Recomendar a la DINACIA, la aprobación de nuevas normas y coordinar la aplicación de cambios en los criterios nacionales en materia AVSEC.

(6) Examinar las recomendaciones formuladas por los comités AVSEC de los aeropuertos.

(7) Aprobar su propio Reglamento de funcionamiento.

(8) El presidente convocará las reuniones cuando sea necesario, pero se reunirán por lo menos dos veces al año. Se conservarán actas de las reuniones, y una vez aprobadas por los miembros se transmitirán a las autoridades interesadas.

(b) El Comité Nacional AVSEC estará integrado en calidad de miembros permanentes, por:

(1) EL DINACIA (Director de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) quien lo presidirá.

(2) MDN (Ministerio de Defensa Nacional).

(3) El Coordinador Nacional de Inteligencia o un representante.

(4) Un representante del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

(5) Un representante de la DINACIE.

(6) El SINAE (Sistema Nacional de Emergencia).

(7) Presidente del Comité Nacional de Facilitación.

(8) El Director de Aeropuertos de la DGIA.

(9) Un representante del Ministerio del Interior.

(10) Un representante de la Junta Nacional de Aeronáutica Civil.

(11) Representante de las Compañías Aéreas.

(12) El Director AVSEC Nacional, quién cumplirá las funciones de secretario del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

(c) Este Comité Nacional podrá integrar a las reuniones otras personas o funcionarios de otros Organismos, a fin de asegurarse que durante las deliberaciones se dispone de expertos con experiencia técnica apropiada.

(d) Este Comité Nacional podrá integrar a las reuniones un representante de las empresas Concesionarias de Aeropuertos, para prestar su asesoramiento en los casos particulares que se lo solicite.

(e) Asimismo, estará integrado por un representante de la Dirección Nacional de Aduanas y uno del MGAP en calidad de miembros eventuales, los que serán convocados en oportunidad de tratarse temas vinculados a su competencia.

17.3 Comité AVSEC de aeropuerto

(a) En cada aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional en Uruguay, funcionará un comité AVSEC del aeropuerto. El objetivo principal del mismo será proporcionar asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de la aplicación de las medidas y procedimientos de Seguridad en el aeropuerto.

(b) Las atribuciones del Comité, sin que sean taxativas serán:

(1) Coordinar la implementación del PNSAC y del presente RAU en el aeropuerto.

(2) Supervisar y vigilar el cumplimiento del PSA incluidas las medidas especiales introducidas por la Dirección del aeropuerto, los explotadores aéreos, y los operadores aeroportuarios.

(3) Utilizar como guía el PNSAC y el presente RAU.

(4) Confeccionar y mantener una lista de los puntos vulnerables, de las instalaciones y servicios esenciales, y revisar periódicamente su seguridad.

(5) Organizar evaluaciones e inspecciones de seguridad a intervalos regulares.

(6) Informar a la DINACIA acerca del estado de las medidas y procedimientos de seguridad en vigor en el aeropuerto y señalar todo problema relacionado con la protección del aeropuerto y sus servicios que no pueda resolverse a nivel local.

(c) El comité será presidido por el Director del aeropuerto o su representante, y se reunirá al menos tres veces en el año.

(d) En el PSA se incluirá información sobre la composición del comité, sus atribuciones y los detalles de su funcionamiento, el número de reuniones por año, la redacción y distribución de las actas, etc.

17.5 Intercambio de información y relaciones con los medios de prensa.

(a) La misma será reglamentada por la Autoridad de Seguridad competente, a nivel nacional y local, en cuanto a los voceros, los canales y la forma de relacionamiento con los medios de comunicación. El documento será un apéndice del programa respectivo.

(b) La Dirección de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea será el medio oficial, para manejar y brindar información a la prensa en todos los asuntos relacionados con un acto de interferencia ilícita.

(c) Intercambio de información y cooperación con otros Estados:

(1) A petición, la DINACIA pondrá a disposición de otros Estados, una versión escrita del presente RAU y del PNSAC, y cooperará dentro de lo posible con otros Estados, a fin de adaptarla para lograr que los métodos y procedimientos sean compatibles entre los Estados para fortalecer la seguridad de la aviación internacional en general.

(2) Medidas especiales de seguridad, las solicitudes de otros Estados en cuanto a medidas de seguridad especiales respecto a uno o varios vuelos determinados, por parte de los explotadores de dicho Estado, se satisface en la medida de lo posible de acuerdo con el Plan de Contingencias (Local). Estas solicitudes se presentarán a la DINACIA.

(3) La DINACIA dispondrá satisfacer, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. La DINACIA podrá proponer al Estado solicitante medidas alternativas, las cuales serán consideradas por el Estado que formulo el pedido de que sean equivalentes a las solicitadas.

(4) Información de amenazas, cuando en el transcurso de recolectar y/o evaluar amenazas contra la aviación civil, se tome conocimiento de una amenaza creíble dirigida contra la aviación civil de otro Estado, la DINACIA notificará a las autoridades competentes de ese otro Estado en cuanto le sea posible, o en casos urgentes las propias autoridades aeroportuarias, por el medio más idóneo que asegure la eficacia de la comunicación.

(5) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita, la DINACIA proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso.

(6) La DINACIA intercambiara con otros Estados contratantes la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y, al mismo tiempo, deberá proporcionar esa información a la OACI.

(d) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC Nacional cuando sea necesario, cooperará con otros Estados en la preparación e intercambio de información relativa a los programas seguridad de la aviación civil, programa de instrucción, programa de control de calidad y de seguridad de la carga aérea.

(f) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC protegerá y tratara como confidencial toda la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados, a fin de asegurarse la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.

(g) La DINACIA podrá compartir, en la medida que resulte apropiado, los pedidos de otros Estados sobre los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas. En caso de así hacerlo lo deberá notificar a la OACI.

(h) La DINACIA en todos sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo incluirá la cláusula de seguridad en sus acuerdos de transporte aéreo como recomienda el Anexo 17 de O.A.C.I.

17.7 Comunicaciones con OACI.

(a) Uruguay comunicará a la O.A.C.I. la Autoridad de seguridad competente designada para la seguridad de la aviación civil.

(b) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC, notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) cualquier diferencia que pudiere identificar en la aplicación del PNSAC y del presente RAU y métodos nacionales, con las normas internacionales contenidas en el ANEXO 17.

(c) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC, notificará a la OACI los casos en que haya compartido información de conformidad con SUBPARTE C 17.5.

(d) La DINACIA le proporcionará a la OACI reportes escritos sobre actos de interferencia ilícita en contra de la aviación civil, de acuerdo con lo previsto en el presente RAU y el PNSAC.

SUBPARTE D ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

17.1 Autoridad competente designada para la Seguridad de la Aviación Civil.

(a) La Autoridad de Seguridad Competente en materia de seguridad de la aviación civil en la República Oriental del Uruguay es la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA).

(b) La Dependencia de Seguridad encargada de las actividades en nombre de la Autoridad de seguridad competente es la Dirección AVSEC.

(c) Las responsabilidades de la Dirección AVSEC en cuestiones de la seguridad de la aviación civil, sin que sea una enumeración taxativa, incluyen:

(1) Desarrollar, implementar y mantener el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la República Oriental del Uruguay.

(2) Definir y asignar las tareas para la implementación de todos los aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

(3) Definir y asignar tareas y coordinar las actividades entre los departamentos, las agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

(4) Establecer el nivel de Alerta para la aviación civil en todo el territorio nacional y aplicar procedimientos para ajustar en consencuencia los aspectos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil, basándose en la evaluación de la amenaza a la de seguridad de la aviación, proporcionada por los Servicios de Inteligencia a través del Coordinador de Inteligencia del Estado.

(5) Poner a disposición de los explotadores de aeropuertos y aeronaves y proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en su territorio y de otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil y de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

(6) Revisar y mantener la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, incluyendo la evaluación de los controles y procedimientos de seguridad luego de un acto de interferencia ilícita, y oportunamente adoptar las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos.

(7) Examinar y aprobar los Programas de Seguridad de los Aeropuertos y los Programas de Seguridad de los Explotadores, así como también decidir en la solicitud de modificaciones de los mismos por parte de los explotadores.

(8) Asegurar que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, incluyendo oficinas, equipos de telecomunicaciones, equipos de seguridad apropiados y lugares de entrenamiento.

(9) Desarrollar y revisar, según sea necesario, las políticas nacionales relativas a la seguridad de la aviación civil.

(10) Asegurar que los requerimientos necesarios para la implementación óptima de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional, referidos a la arquitectura e infraestructura, estén integrados en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y/o alteraciones de las instalaciones existentes de los aeropuertos internacionales en la República Oriental del Uruguay.

(11) Asegurar la preparación y ejecución de un programa nacional de instrucción para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Este programa de instrucción será diseñado para garantizar la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el presente RAU.

(12) Asegurar la creación e implantación de un sistema de certificación de instructores y programas de instrucción en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y el presente RAU.

(13) Desarrollar e implementar un Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

17.3 Administración de Aeropuertos.

(a) La DINACIA a través de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica (D.G.I.A.), es responsable de la administración y operación de la infraestructura aeronáutica del País.

(b) La administración de cada aeropuerto es responsable de establecer y aplicar las medidas de seguridad para impedir actos de Interferencia ilícita.

(c) Para ello designará bajo su jurisdicción, los responsables de elaborar los programas de seguridad aeroportuarios, que serán elevados a la Autoridad de seguridad competente para su aprobación, debiéndose utilizar para su elaboración el modelo presentado en el "Apéndice A" del presente RAU.

(d) Cada aeropuerto debe tener un Director de Aeropuerto designado por la DINACIA, quien reporta directamente a la Dirección de aeropuertos.

(e) El Director del Aeropuerto es el representante de la DINACIA en el aeropuerto.

(f) Cada aeropuerto establecerá, aplicará y mantendrá actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria, apropiado para cumplir con los requisitos del PNSAC y del presente RAU.

(g) Cada aeropuerto debe tener un Oficial AVSEC designado por la DINACIA dependiente del Director del Aeropuerto a quien le informará, trabajará bajo su dirección y será responsable por:

(1) Desarrollar, implementar y mantener el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

(2) Coordinar la aplicación de controles de seguridad.

(3) Coordinar las actividades del Comité AVSEC del Aeropuerto.

(4) Funcionar como el oficial responsable de coordinar las actividades de seguridad en el aeropuerto.

(5) Asegurar que los requisitos de diseño de los aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del PNSAC, se integren en el diseño y en la construcción de las nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos.

(6) En caso de vacancia temporal del puesto del Oficial AVSEC de DINACIA, los deberes del Oficial AVSEC serán realizados por el Director del Aeropuerto.

(7) En ausencia del Director del aeropuerto el Oficial AVSEC asumirá los deberes del Director, en todos los asuntos relacionados con la seguridad del aeropuerto.

17.5 Explotación de los Aeropuertos.

(a) Los explotadores de aeropuertos concesionados son responsable del manejo, administración y explotación del Aeropuerto. Deberán garantizar la seguridad de las operaciones dentro de las competencias del Régimen de Gestión Integral.

(b) Deberán controlar el área pública y restringida dentro del área de ejecución del Régimen de Gestión Integral sin perjuicio de las competencias que por su naturaleza jurídica deban ser cumplidas por el Estado.

(c) Deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad aprobado por la DINACIA.

17.7 Operadores Aeroportuarios.

(a) Los Operadores Aeroportuarios deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad aprobado por la DINACIA, de acuerdo a los requerimientos del PSA, el PNSAC y del presente RAU.

(b) Cada operador aeroportuario, cuya concesión o instalaciones formen parte de la línea entre la parte pública y la aeronáutica, o a través de las cuales pueda accederse a la parte aeronáutica desde la

pública, será responsable del control de acceso por sus instalaciones, en cumplimiento de las normas y requisitos del PSA.

(c) Cada uno de estos puntos de acceso debe ser identificado en el Plano de las instalaciones de la empresa el cual deberá ser incorporado como Apéndice al Programa de Seguridad del Operador Aeroportuario (PSOA).

17.9 Explotadores Aéreos.

(a) Todos los Explotadores Aéreos que provean servicios desde la República Oriental del Uruguay deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de Explotador Aéreo PSEA.

(b) Todo PSEA deberá cumplir con los requerimientos del presente RAU, estar en concordancia con el PSA del aeropuerto, y ser presentado por escrito para su aprobación por parte de la DINACIA.

(c) Cada explotador aéreo, nacional o extranjero, deberá tener presente para la elaboración de su Programa de Seguridad, el modelo que se encuentra en el Apéndice B del presente documento o el modelo de la OACI, el cual será proporcionado por la Dirección AVSEC de la DINACIA en caso de solicitarlo.

(d) Cada explotador aéreo deberá designar un funcionario responsable de las actividades AVSEC de la aerolínea.

(e) Cada explotador aéreo deberá desarrollar planes de contingencia que incluyan:

(1) medidas y procedimientos a seguir en caso de secuestro de aeronave, sabotaje y amenaza de bomba;

(2) procedimientos en vuelo cuando se encuentre o se suponga que haya a bordo de una aeronave un objeto sospechoso;

(3) evacuación y registro de la aeronave en tierra;

(4) medidas de seguridad especiales que deberán aplicarse durante períodos de intensificación de la amenaza y/o de vuelos y rutas que presenten riesgos.

(f) El programa básico podrá ser modificado para acomodarse a los requisitos operacionales del explotador aéreo, si las medidas alternativas propuestas por el explotador aéreo igualan o mejoran los requisitos del programa normalizado antes mencionado. Todos los requisitos alternativos deben ser requeridos por el explotador aéreo por escrito y aprobados por la Dirección AVSEC de la DINACIA antes de ser instituidos.

(g) Toda entidad que realice operaciones de la aviación general, incluidas las de la aviación corporativa, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5700 kg. deberá establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

17.11 Autoridad de Policía

(a) La Fuerza Aérea Uruguaya, a través de la Policía Aérea Nacional, es la autoridad de aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad dentro de la infraestructura aeronáutica nacional, tendientes a mantener la eficacia del PNSAC y del presente RAU.

(b) La PAN será competente para conocer y actuar, en las denominadas "zonas de seguridad restringida", "zona estéril", "parte pública" y "zona sin restricciones" delimitadas en el PNSAC y en la Sub Parte A (Definiciones) del presente RAU.

(c) Sin que la enumeración que sigue sea taxativa las responsabilidades y competencias de la PAN incluyen:

(1) Prevenir, contrarrestar e investigar los delitos e infracciones a la normativa en materia AVSEC.

(2) Realizar el control de los pasajeros su equipaje de mano y facturado según los lineamientos de PNSAC y del presente RAU, mediante el uso de tecnologías o a través de medios manuales, pudiendo retener las armas de fuego, explosivos u otras armas así como los objetos que constituyan una causa razonable de inquietud. También está facultada para someter a averiguaciones a los portadores de las mismas.

(3) Controlar que no se produzca la mezcla de pasajeros inspeccionados y no inspeccionados.

(4) Negar el embarque a todo pasajero que no quiera someterse a inspección de acuerdo a lo establecido en el PNSAC, en el presente RAU, y en el PSA correspondiente.

(5) Tener participación preceptiva toda vez que se pretenda transportar armas de fuego.

(6) Efectuar las inspecciones para habilitar las áreas estériles.

(7) Desarrollar el control de las tripulaciones, personal del aeropuerto y otras personas que no son pasajeros y que tengan acceso a una zona de seguridad restringida o estéril.

(8) Negar el acceso a las zonas restringidas, a toda persona que se niegue a someterse a las inspecciones establecidas en el presente RAU y en el PSA correspondiente.

(9) Disponer las medidas y coordinaciones necesarias para el transporte de personas bajo custodia o bajo control administrativo.

(10) Participar en los planes de contingencia colaborando con la Autoridad dentro de sus competencias.

(11) Poder hacer uso de la fuerza ante incidentes graves en el desempeño de sus competencias.

(12) Llevar a cabo el control de acceso de vehículos a las zonas de seguridad restringidas, pudiendo negar el acceso a todo vehículo que no sea sometido a los controles de seguridad establecidos por la autoridad.

(13) A Través de la Compañía de Operaciones Especiales (COEPAN), proveer el apoyo armado inicial en los aeropuertos del Uruguay, en los casos en los que por el nivel de amenaza sea necesario o que ocurra un acto de interferencia ilícita

(d) Cuando en la "Parte Pública" y en la "Zona sin restricciones" se cometa una infracción o delito no vinculado con la seguridad aeroportuaria, de infraestructura y aeronaves, la PAN, de oficio o a solicitud de la Policía Nacional, se limitará a proceder a la aprehensión del presunto responsable, entregándolo de inmediato y sin mas trámite a la Policía Nacional del Ministerio del Interior, quién será competente para llevar a cabo el procedimiento de investigación pertinente.

(e) En las zonas de la playa de estacionamiento de los aeropuertos, la competencia policial estará a cargo de la Policía Nacional dependiente del Ministerio del Interior.

(f) En casos de detención de infractores en ZSR o Zona Estéril, por delitos comunes ajenos a la seguridad aeroportuaria, la Policía Aérea Nacional procederá a la aprehensión y entrega inmediata a la Policía Nacional, siendo competencia exclusiva de esta última dar cuenta a la justicia.

17.13 Ministerio de Defensa.

(a) Es competencia exclusiva del Ministerio de Defensa Nacional a través de la Policía Aérea, la vigilancia y seguridad de la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional, la infraestructura aeronáutica,

así como las aeronaves estacionadas en los aeropuertos de la República.

(b) Las responsabilidades específicas de las Fuerzas Armadas en materia de seguridad en la aviación civil son:

(1) La Fuerza Aérea, es responsable de la protección de toda la infraestructura aeronáutica contra todo acto de interferencia ilícita, con el apoyo de otros Organismos especializados.

(2) El Ejército Nacional, la Armada Nacional y otros Organismos dependientes participarán en apoyo a solicitud de la Fuerza Aérea Uruguaya

(3) Estos Organismos y Servicios estarán representados en el Comité Nacional AVSEC, o en los comités AVSEC de aeropuerto cuando corresponda.

(c) A través del Coordinador de Inteligencia de Estado. La Dirección Nacional de Inteligencia de Estado (DINACIE) en coordinación con el A-2 de la Fuerza Aérea y los demás Servicios de inteligencia es responsable de realizar evaluaciones de amenza para la aviación civil en el Uruguay. Sus responsabilidades incluyen pero no se limitan a las siguientes:

(1) Monitorear y revisar continuamente las amenazas para la aviación civil dentro de los límites del Uruguay

(2) Proveer a la DINACIA a través Coordinador de Inteligencia de Estado, las evaluaciones de amenaza para la determinación por parte de la Dirección AVSEC, el incremento o revisión de las medidas de seguridad contenidas en el presente RAU, y poder determinar la prioridad en la frecuencia de su revisión.

(d) El Batallón de Infantería Nº 14 del Ejército Nacional, será la unidad responsable de proveer la respuesta armada que sea necesaria ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita en los aeropuertos de la República.

(e) Los aspectos que regulen la capacidad de respuesta y los requerimientos de apoyo serán incluidos en el Plan de Contingencia Nacional.

(f) El Equipo de Desactivación de Artefactos Terroristas (EDAT) del Ejército Nacional, es la entidad responsable ante situaciones originadas en cualquier punto del país en todo lo relacionado a la desactivación, neutralización o recuperación de un artefacto explosivo, o un objeto sospechoso de contener material explosivo, con o sin previa amenaza.

(g) Aspectos que regulen la capacidad de respuesta y los requerimientos de apoyo serán incluidos en los PSA y Planes de Contingencia.

(h) En los casos en los que ocurra un acto de interferencia ilícita dentro del Uruguay, el mando de las operaciones de respuesta será responsabilidad de la Fuerza Aérea Uruguaya en coordinación con la autoridad del aeropuerto.

17.15 Ministerio del Interior.

(a) Las responsabilidades específicas de la Policía del Ministerio del Interior, en materia de seguridad de la aviación civil, sin que sean taxativas, son las siguientes:

(1) prevención y descubrimiento de delitos en las instalaciones públicas de la aviación civil.

(2) Vigilancia en las áreas públicas de las terminales de los aeropuertos.

(3) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen, a fin de descubrir personas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil, transportar estupefacientes o estar requeridos por delitos comunes, así como evitar desórdenes civiles.

(4) Participar en los Planes de contingencia con las autoridades aeronáuticas, dentro de sus competencias.

(5) Provisión de respuesta armada rápida a solicitud ante incidentes graves en los diferentes aeropuertos o zonas aeronáuticas restringidas.

(6) Instruir al personal de policía competente en métodos y procedimientos de seguridad de la aviación pertinentes a sus operaciones.

(7) Informar y colaborar a través de sus Servicios de inteligencia sobre eventos que puedan significar amenazas a la aviación civil.

(8) Participar de los Comités AVSEC aeroportuarios.

17.17 Otros Organismos

(a) Para cumplir su misión la Autoridad de seguridad competente podrá establecer o propiciar acuerdos de diferente alcance con:

(1) Ministerio del Interior, y a través de éste con todas las Dependencias del mismo que, por su área de influencia o especialidad puedan estar relacionadas con esta temática.

(2) Ministerio de Salud Pública.

(3) Hospitales Públicos.

(4) Sanidad aérea.

(5) Universidad de la República.

(6) Hospital de Clínicas.

(7) Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Dirección Nacional de Aduanas, Comité Nacional de Emergencia, etc.

(b) Estos acuerdos serán apéndices de los programas de seguridad del nivel correspondiente a su alcance.

17.19 Financiamiento de la Seguridad

(a) La DINACIA asegurará el financiamiento de las necesidades de seguridad.

(b) La Dirección AVSEC, en caso de ser necesario, podrá solicitar partidas especiales para dar cumplimiento al Plan de Medidas Correctivas de la Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI. Para atender dichas necesidades, la DINACIA utilizará la disponibilidad financiera de sus recursos.

SUBPARTE E PROTECCIÓN DE AEROPUERTOS, AERONAVES, INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

17.1 Generalidades.

(a) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC se asegurará que en los aeropuertos Internacionales del país con vuelos de aviación comercial internacional, se utilicen equipos de seguridad, en la medida en que sea practicable desde el punto de vista operacional, técnico y financiero, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil.

(b) La Autoridad de seguridad competente, establecerá conjuntamente con los Organismos nacionales de Información e

Inteligencia establecidos en el presente RAU, un mecanismo eficaz para la evaluación constante del grado de amenaza a la aviación civil.

(c) Los niveles de alerta se clasificarán de 1 a 4 en cuanto a la intensidad de las medidas de Seguridad a adoptar en la Aviación Civil. Las medidas que se involucren deben figurar en el Plan de Contingencias correspondiente, la DINACIA, conjuntamente con los Servicios de Inteligencia determinará el nivel de alerta Nacional.

(d) Los mismos podrán ser declarados a nivel nacional o local y para una, varias o todas las categorías que se indican a continuación:

(1) Terminales de pasajeros.
(2) Accesos a la parte aeronáutica.
(3) Servicios de seguridad.
(4) Explotadores de aeronaves.
(5) Pasajeros.
(6) Equipaje de mano y facturado.
(7) Carga.
(8) Correo.
(9) Servicios.

17.3 Designación de áreas de seguridad restringidas.

(a) La DINACIA con las administraciones de cada aeropuerto u otros operadores tendrán la responsabilidad de identificar las zonas en que se lleve a cabo operaciones vitales para el funcionamiento seguro y continuo de la aviación civil y designar las mismas como zonas de seguridad restringidas.

(b) El Director de cada aeropuerto hará preparar y certificará los planos que definan la superficie y los límites de toda zona de seguridad restringida. Cuando hayan cambios, se prepararán los planos sustitutivos o modificados.

(c) El Director del Aeropuerto dispondrá las medidas de seguridad necesarias, para asegurar que el acceso a las zonas restringidas de la parte aeronáutica, esté controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.

(d) El acceso a las zonas de seguridad restringida será controlado de acuerdo con los procedimientos establecidos en el PNSAC, en el presente RAU, y en los respectivos PSA, donde estarán descriptas, en cumplimiento de:

(1) El Código de faltas y sanciones para los aeropuertos de la República Oriental del Uruguay (Decreto 363/994) de fecha 16 de agosto de 1994.
(2) Los reglamentos locales de acceso para personas y vehículos, que figurarán como apéndices en los programas respectivos.

(e) Toda área ubicada fuera de las zonas de seguridad restringida aledañas a los aeropuertos y que sirven como ayudas para navegación aérea serán designadas como zonas de seguridad restringidas. Las zonas restringidas situadas fuera de los límites de los aeropuertos son las siguientes:

(1) Emplazamientos de radar.
(2) Emplazamiento de ayudas para la navegación, (ILS, VOR, NDE, etc.). antenas de VHF tierra/aire, u otras.
(3) Otras instalaciones o perímetros que la autoridad aeronáutica establezca.

(f) El Oficial AVSEC, quien depende del Director del Aeropuerto de la DINACIA preparará los planos delineando las áreas y aledaños de éstas zonas de seguridad restringidas, las cuales serán incluidas en el PSA.

17.5 Protección de las zonas de seguridad restringidas.

(a) Las zonas de seguridad restringidas deberán protegerse por medio de una combinación de medidas físicas y de controles de personal, para impedir el acceso no autorizado a las mismas.

(b) Cada zona de seguridad restringida estará separada de la parte pública por una barrera física apropiada que será inspeccionada a intervalos regulares. Los detalles de éstas barreras serán especificados en los PSA de cada aeropuerto.

(c) La altura de las barreras no podrá ser menor a los 2,45 m. en los aeropuertos Internacionales del país con vuelos de aviación comercial internacional.

(d) En los demás aeropuertos del país, la altura de las barreras será establecida de acuerdo con los resultados del estudio de evaluación de riesgo de los mismos, no obstante su altura debe ser de 1.40 m o superior.

(e) El vallado deberá estar libre de obstáculos a no menos de tres metros de ambos lados y a lo largo de todo el perímetro.

(f) Los puntos de control de acceso a plataforma, áreas adyacentes a las terminales deberán estar iluminados con luces de seguridad suficiente como para detectar e identificar el acceso no autorizado.

(g) A lo largo del perímetro y en los puntos de acceso, deberán colocarse letreros para informar al público en general sobre los requerimientos del presente RAU y del PNSAC, y las sanciones previstas para quienes accedan sin autorización a las zonas restringidas. Las señales y los carteles estarán dispuestos a no más de 100 m, unos de otros.

(h) Para la confección de los carteles deberá tenerse en cuenta el formato del "Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973).

(i) Sólo personal de la PAN podrá estar armado dentro de las zonas de seguridad restringida del aeropuerto; el personal dependiente de otros Organismos del Estado, sólo podrá ingresar armado con la autorización previa del Director del aeropuerto

(j) En los aeropuertos del país donde se incorporen sistemas de CCTV, estos serán operados por personal de la PAN, los Organismos del Estado y/o operadores aeroportuarios que por sus actividades o por su interés requieran el acceso a las imágenes o a la instalación de cámaras adicionales, deberán previa coordinación con la PAN, requerir la autorización del Director del aeropuerto.

(k) El acceso autorizado a estas zonas, dentro o fuera de los aeropuertos, se controlará por medio de un Sistema de Permisos específicos.

(l) El Director de cada aeropuerto, será el responsables del control y administración del Sistema de Permisos para las ZSR, así como de la producción y emisión de los permisos.

(m) Los pases para zonas de seguridad restringidas tendrán una valides no superior a los dos años a partir de su fecha de emisión, y al momento de su renovación se volverá a efectuar la verificación de antecedentes.

(n) El Director del Aeropuerto se asegurará que previo a la autorización de un pase para el acceso a las ZSR, a personas que no sean pasajeros, que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, se verifiquen sus antecedentes de acuerdo a lo establecido en sus PSA y las reglamentaciones vigentes.

(o) La PAN en los puestos de inspección designados, verificará la identidad del portador del pase antes de permitir el acceso a las zonas de seguridad restringidas, estos pases deberán ser aprobados por el Director del Aeropuerto y serán emitidos por la PAN.

(p) La PAN será la responsable de supervisar la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.

(q) La PAN será responsable de inspeccionar a las personas que no sean pasajeros, así como los artículos que transporten, a las que

se autorice el acceso a zonas de seguridad restringidas; sin embargo, cuando no se pueda aplicar el principio del 100% de inspección, se aplicarán otros controles de seguridad, incluyendo, entre otros, inspección proporcional, aleatoriedad e imprevisibilidad, de conformidad con la evaluación de riesgos.

(r) La PAN será responsable que a todos los vehículos a los que se conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección o de otros controles de seguridad apropiados, de conformidad con la evaluación de riesgos y nivel de amenaza. Dichos controles deberán estar escritos en los respectivos PSA.

17.7 Control de acceso, generalidades.

(a) El acceso a todas las zonas de seguridad restringidas estará limitado a:

(1) Pasajeros de buena fe que posean documentos legítimos y que hayan sido aceptados para viajar por una aerolínea.

(2) Personal del aeropuerto en posesión de un pase de acceso a las áreas de seguridad restringidas.

(3) Los pases otorgados al personal del aeropuerto para tener acceso a las diferentes zonas de seguridad restringidas serán emitidos de acuerdo con las políticas y requerimientos establecidos en el presente RAU, en el PNSAC y en el PSA.

(4) Los pases otorgados a los vehículos para tener acceso a las zonas de seguridad restringidas serán emitidos de acuerdo con las políticas y requerimientos establecidos en el presente RAU en el PNSAC y en el PSA.

(5) El Director de cada Aeropuerto es responsable de administrar, producir y emitir los pases de seguridad para todas las zonas de seguridad restringida de su aeropuerto.

(b) Las autoridades responsables de controlar el acceso a las ZSR, se asegurarán que las barreras físicas que las limitan, se mantengan en buenas condiciones de funcionamiento. Asimismo indicará en el PSA, los accesos autorizados de entrada a través de la barrera y se asegurarán de que éstos tengan la protección física adecuada, por lo menos de la misma calidad que la barrera misma.

17.9 Control de acceso de personas.

(a) Los pasajeros serán autorizados a acceder a las zonas de seguridad restringidas que sean designadas para su uso en un procedimiento de embarque, siempre y cuando estén en posesión de, y provean para inspección:

(1) Pasaporte o documento de viaje emitido por el país de su nacionalidad o pasaporte o documento de viaje emitido por un país diferente o por una organización internacional reconocida y autorizada a emitir dicha documentación, acompañado por su tarjeta de embarque emitida por una aerolínea, y esté a su nombre.

(b) El acceso del personal a las zonas de seguridad restringidas será de conformidad con el sistema de pases y permisos descrito en el PSA correspondiente.

(c) Las autoridades encargadas de emitir estos permisos se asegurarán que como requisito mínimo:

(1) Todas las solicitudes de permisos de acceso se hagan por escrito y por el empleador al Director del Aeropuerto con el nombre del empleado solicitante.

(2) Las solicitudes escritas sean verificadas por el Oficial AVSEC de DINACIA en el aeropuerto para asegurarse que exista suficiente justificación para la emisión de un pase.

(3) Las solicitudes también serán verificadas por la PAN con el Ministerio del Interior para asegurarse que personas con causas abiertas con la Justicia no reciban un pase. Esta verificación no se requiere para el personal de la PAN, debido a que están en servicio activo en la FAU y han pasado por una verificación de antecedentes al ingresar a la misma. Ante cualquier violación criminal o alguna otra actividad delictiva de algún miembro de la FAU que llegue a conocimiento de la Policía Nacional esta será comunicada a la FAU.

(d) Los pases a zonas de seguridad restringidas, serán limitados por zonas y otorgados al personal en función de la necesidad que tengan de acceder a las diferentes zonas de acuerdo a las funciones que desempeñan.

(e) Cada pase debe contener como mínimo:

(1) Una foto del titular.

(2) Fecha de vencimiento.

(3) Número de Serie.

(4) La zona de seguridad para la que es autorizado su acceso, de acuerdo a las diferentes zonas de seguridad restringida especificadas en el PSA.

(5) El nombre completo del titular.

(6) Número de documento de identidad nacional.

(7) Función que desempeña.

(8) Empleador (para quién trabaja).

(f) El pase deberá ser usado de una manera visible en el exterior de su ropa y debe ser llevado siempre que se acceda o permanezca en una zona de seguridad restringida. El pase debe ser llevado en la parte de adelante del cuerpo de la persona, entre el cuello y la cintura. El del personal de los operadores aeroportuarios, que trabajen en la plataforma podrán en forma alternativa por razones de sus funciones, usar el pase con una banda sujetada a la parte superior del brazo izquierdo entre el codo y el hombro.

(g) Todas las regulaciones en cuanto a la solicitud, autorización, formato, modo de uso, distribución de zonas de seguridad, códigos de acceso, controles en caso de pérdida, retiro de forma temporal o permanente y toda política de regulación para la obtención y uso de los pases de acceso deberá estar escrita en el PSA de cada aeropuerto.

17.11 Control de acceso de vehículos.

(a) El Director de cada aeropuerto es responsable por la autorización y emisión de pases de acceso para vehículos a las zonas de seguridad restringidas.

(b) El número de vehículos autorizados, se mantendrá en el mínimo posible, a los efectos de evitar el congestionamiento de vehículos en las zonas de maniobra de las aeronaves.

(c) Cada vehículo con acceso autorizado a zonas de seguridad restringidas, deberá tener pegado el pase de acceso en un lugar visible, el cual deberá contener como mínimo:

(1) Número de registro del vehículo.

(2) Nombre a donde pertenece el vehículo, agencia/empresa/dueño u operario.

(3) Período de validez del pase.

(4) Zona de seguridad restringida para la que el pase es válido.

(5) Puerta de acceso que el vehículo está autorizado a utilizar.

(d) Cada agencia o empresa solicitante de un pase de acceso para vehículos, se asegurará que los conductores de los vehículos posean la licencia nacional de conductor vigente de acuerdo a la categoría del vehículo a conducir, y que hayan recibido debida instrucción en todos los requisitos de seguridad para conducir un vehículo en la parte aeronáutica del aeropuerto.

(e) Todas las regulaciones en cuanto a la solicitud, autorización, formato, modo de uso, distribución de puertas de acceso a zonas de seguridad, códigos de acceso, controles en caso de pérdida, retiro de forma temporal o permanente y toda política de regulación de la obtención y uso de los pases de acceso para vehículos deberá estar escrita en el PSA de cada aeropuerto.

17.13 Protección de las aeronaves.

(a) Los explotadores aéreos son responsables por la seguridad de sus aeronaves.

(b) Condiciones normales de operación:

(1) Cuando una aeronave no esté en servicio y permanezca sin vigilancia, deberán cerrarse todas las puertas exteriores y el equipo de embarque (escalerillas, pasarela, etc.) deberá ser retirado, las puertas y compartimientos deberán estar cerradas/os con llave y precintados, con precintos numerados. Como medidas adicionales podrán incluir la asignación de personal para controlar el acceso a dicha aeronave.

(2) Los explotadores aéreos se asegurarán que cuando una aeronave entre en servicio o en el primer vuelo del día, se le realice una inspección de seguridad (ver criterios en la definición de Inspección de Seguridad) para descubrir objetos sospechosos que puedan ser o contener armas, explosivos, o cualquier otro dispositivo peligroso para la seguridad de los pasajeros, la tripulación y/o la aeronave.

(3) Los explotadores aéreos se asegurarán que cuando una aeronave que haya sido objeto de una Inspección de Seguridad en su puesta en servicio y haya sido sometida a controles de seguridad por la compañía aérea se le realice una verificación de seguridad (ver criterios en definición de Verificación de Seguridad), para verificar que no haya ningún objeto que pueda ser o contener armas, explosivos, o cualquier otro dispositivo peligroso para la seguridad de los pasajeros, la tripulación y/o la aeronave.

(4) Los detalles, de la inspección de seguridad de la aeronave y los de una verificación de seguridad de una aeronave, serán especificados en el PSEA, aprobado por la DINACIA.

(5) Cuando se tenga evidencia fiable o sospecha que haya habido acceso no autorizado a una aeronave o su integridad se haya visto comprometida se le realizara a la misma una Inspección de Seguridad.

(6) Los explotadores aéreos deben establecer medidas para asegurar que los pasajeros en tránsito, transbordo, transferencia o con destino final, desembarquen sin dejar nada arriba del avión, y en caso que esto ocurra tendrá procedimientos apropiados para el manejo de los mismos, todo lo cual estará escrito en su PSEA y aprobados por la DINACIA.

(7) Los explotadores aéreos adoptaran medidas de seguridad para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo, las mismas deberán estar escritas en su PSEA y aprobadas por la DINACIA.

(8) Los explotadores aéreos deberán asegurar que toda aeronave a la cual se realice la verificación o inspección de seguridad, esté protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección hasta su salida, las medidas y procedimientos deberán estar descritos en el PSEA.

(c) Condiciones de operación con Nivel de amenaza incrementado:

(1) En los vuelos que se han determinado como de nivel incrementado de amenaza. Los explotadores aéreos serán responsables de tomar medidas apropiadas para incrementar la seguridad de la aeronave y para asegurar que los pasajeros desembarquen sin dejar nada a bordo de la aeronave en paradas de tránsito, transferencia, transbordo o destino final. Estas medidas de Seguridad deberán estar escritas en su PSEA aprobado por la DINACIA.

(2) Cuando exista una sospecha bien fundada que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, el explotador aéreo será notificado por la autoridad competente a nivel aeroportuario y se llevará a cabo un registro de la aeronave.

(3) Cuando exista una sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada mientras esté en tierra, las autoridades competentes del aeropuerto serán notificadas lo antes posible, y se tomarán las acciones necesarias de acuerdo a lo establecido en los planes de contingencia.

17.15 Instalaciones y servicios indispensables, para la navegación y de otro tipo.

(a) La Autoridad de seguridad competente se asegurará que las Autoridades responsables de las instalaciones o servicios indispensables han establecido las medidas de seguridad apropiadas dentro de los programas respectivos y que existen los planes de contingencia para evitar, reemplazar o proveer servicios de alternativa para superar la pérdida de una instalación vital debido a un acto de sabotaje u otro tipo de interferencia.

SUBPARTE F MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

17.1 Objetivos.

(a) Implementar medidas de seguridad para evitar que se introduzcan, por cualquier medio a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas, que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita, cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

(b) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC será responsable por las actividades de seguimiento para la corroboración del alcance de los objetivos y el control en la aplicación de las medidas.

(c) Zonas estériles:

(1) Se consideran estériles las zonas donde entren los pasajeros después de haber sido inspeccionados y antes de pasar a bordo de una aeronave.
(2) La integridad de las mismas se mantendrá mediante el uso de cerrojos u otros controles, en todos los puntos posibles de acceso. La autoridad de seguridad aeroportuaria efectuará una inspección completa antes de habilitarlas.
(3) Todos los puntos de acceso deben ser controlados y/o cerrados con llave. Las áreas estériles que no estén sometidas a continuos controles de acceso, o no hayan sido utilizadas por un periodo de tiempo, se le deberán realizar una inspección de seguridad por la PAN antes de ser utilizadas nuevamente.

(d) Autoridad:

(1) La autoridad para la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano será el Personal de la PAN.

(2) La DINACIA exigirá que en los procedimientos de seguridad de la PAN, se incluya la aplicación de medidas adicionales de seguridad, de forma aleatoria e imprevisible, como complemento de las medidas de seguridad descritas en el presente RAU y en el PNSAC.

17.3 Medidas relativas a los pasajeros y su equipaje de mano.

(a) El propósito de la inspección de pasajeros y de su equipaje de manos es prevenir que se introduzcan armas, explosivos o cualquier otro artefacto peligroso que pueda ser usado para cometer un acto de interferencia ilícita a bordo de una aeronave.

(b) Todos los pasajeros y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de que se les permita el acceso a las áreas de seguridad restringida para su posterior embarque en una aeronave.

(c) La PAN deberá asegurar que los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección, estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave. Si por alguna causa alguno de los pasajeros y su equipaje de mano se mezclasen o entren en contacto con otros pasajeros o individuos que no estén inspeccionados, deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.

(d) La PAN someterá a inspección a todos los pasajeros y a su equipaje de mano que efectúen un tránsito o transferencia, antes de que se embarquen en una nueva aeronave.

(e) La PAN realizará patrullas en la plataforma y zona de embarque de los pasajeros, para proteger a las aeronaves en tránsito, sus pasajeros y su equipaje de mano contra interferencias no autorizadas.

(f) Registro manual:

(1) Se llevará a cabo registro manual de los pasajeros y de su equipaje de mano cuando no haya equipos de seguridad disponibles o no estén en buenas condiciones de funcionamiento el equipo existente.
(2) También se efectuará el registro manual para identificar los objetos que lleven los pasajeros consigo y que hagan funcionar la alarma del equipo de seguridad y para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante la inspección por los rayos X del equipaje de mano.
(3) La información específica sobre los procedimientos apropiados y las responsabilidades respecto del registro manual de los pasajeros y su equipaje de mano deberá figurar en el PSA y en los PIN del Puesto de Inspección.
(4) Además de los casos indicados precedentemente, el personal de inspección llevará a cabo un porcentaje determinado de registros manuales al azar de los pasajeros y su equipaje de mano, a fin de tener una medida disuasiva adicional.
(5) El porcentaje deberá ser de un mínimo del 5% de todos los pasajeros y de los bultos del equipaje de mano. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza, según se establece en los planes de contingencia nacional y de aeropuerto.
(6) La PAN será responsable de realizar inspecciones aleatorias al equipaje de mano, en los Puntos de Inspección de pasajeros, de acuerdo a lo establecido en el Documento 8973 de la OACI, a intervalo irregulares, con equipamiento para la detección de trazas y/o gases explosivos.
(7) La frecuencia de dichas inspecciones estará establecidas en el PIN del Puesto de Inspección, a acuerdo a una evaluación del riesgo realizada por la DINACIA.
(8) Este equipamiento deberá estar disponible en los Puntos de Inspección de pasajeros y su equipaje de mano.
(9) Las especificaciones de dicho equipamiento serán suministradas y actualizadas por la Dirección AVSEC, de acuerdo a la tecnología existente.

17.5 Inspección de pasajeros y su equipaje de mano.

(a) Todos los pasajeros que vayan a embarcar en una aeronave con su equipaje de mano, deben ser inspeccionados utilizando equipamiento de detección de metales y equipos de rayos X para su equipaje de manos. Los procedimientos y las especificaciones para el uso adecuado de éste equipamiento estarán establecidos en los PSA de cada aeropuerto.

(b) El registro manual de los pasajeros y de su equipaje de mano se llevará a cabo cuando no haya equipos de seguridad disponibles o no estén en buenas condiciones de funcionamiento el o los equipos disponibles. El mismo debe ser realizado por una persona del mismo sexo a la persona que es sometida a la inspección manual.

(c) También se realizará registro manual de los pasajeros cuando lo alarme el detector de metales y/o como un procedimiento aleatorio de inspección.

(d) Se efectuará el registro manual del equipaje de mano para identificar los objetos que lleven los pasajeros para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante la inspección por los rayos X y/o como un procedimiento aleatorio de inspección.

(e) El registro manual de los pasajeros y su equipaje de mano también se efectuara cuando exista algún otro medio de detección de objetos no autorizados e indique presencia del mismo y/o cuando el funcionario de seguridad lo crea necesario.

(f) Los procedimientos, políticas y responsabilidades del registro manual de los pasajeros y su equipaje de mano deberán estar escritos en el PSA del aeropuerto.

(g) También se realizaran inspecciones manuales del pasajero y su equipaje de mano al azar, adicionalmente a las inspecciones de pasajeros de aquí especificadas, a un mínimo del 5% de los pasajeros que pasen por un punto de inspección, a manera de ser inspecciones aleatorias imprevisibles de los pasajeros y de sus equipajes de mano.

(h) Se negará el embarque a toda persona que no quiera someterse a un registro personal de acuerdo con el presente programa o se niegue a someter a un registro o inspección su equipaje facturado o de mano.

17.7 Artículos prohibidos.

(a) .El personal de inspección retendrá todos los objetos que constituyan una causa razonable de inquietud. En casos en que se detecten armas de fuego, explosivos u otras armas ofensivas, se notificará inmediatamente a las autoridades competentes y se entregarán a ésta dichos objetos. Podrá exigirse que el pasajero en cuestión se someta a averiguaciones por parte de la policía.

(b) Ciertos objetos retenidos podrán transportarse al lugar de destino del pasajero en la bodega de la aeronave y devolvérselos al pasajero en su destino final. Los procedimientos para estas circunstancias deberán estar indicados en el programa de seguridad escrito del explotador.

(c) La PAN tendrá en cada puesto de inspección de pasajeros una lista de artículos prohibidos para el transporte en el equipaje de mano de los pasajeros, esta lista será realizada y autorizada por la DINACIA, la cual será actualizada periódicamente de acuerdo a un estudio de riesgo realizado por la DINACIA y a las nuevas amenazas emergentes.

(d) Los artículos incluidos en dicha lista no serán permitidos en zonas de seguridad restringidas y/o en las aeronaves.

(e) En caso de hallarse armas, explosivos, objetos o sustancias peligrosas que puedan ser utilizadas para cometer un acto de interferencia ilícita en posesión de, un pasajero, personal del aeropuerto o de una compañía aérea, éste será sometido a un interrogatorio realizado por personal de la PAN, y en consecuencia deberá seguir el curso legal que corresponda dependiendo de cada situación.

(f) Los artículos prohibidos serán confiscados, para lo cual se labrara un acta, por el oficial de la PAN a cargo.

(g) Los procedimientos para confiscar y su trato luego de ser confiscados estos artículos prohibidos, deben estar detallados en los reglamentos de la PAN.

17.9 Mezcla de pasajeros.

(a) La Autoridad aeroportuaria deberá asegurarse de que no se

mezclen o entren en contacto los pasajeros sometidos al control de seguridad y otras personas no sometidas al mismo en el aeropuerto, una vez que hayan pasado el puesto de Inspección de seguridad.

(b) En caso que se mezclen o entren en contacto pasajeros que han sido inspeccionados con aquellos que no lo han sido, en tránsito, transbordo o transferencia:

(1) Se desalojará el área en la cual se han mezclado los pasajeros y la PAN realizara una inspección de seguridad de la zona.

(2) Todos los pasajeros y su equipaje de mano serán sometidos a una nueva inspección.

(3) En caso de que algún pasajero haya tenido acceso a la aeronave luego de ocurrida la mezcla accidental de pasajeros, se harán descender los pasajeros que en ella se encuentren con su equipaje de mano, para ser sometidos a una nueva inspección de seguridad, así como a la aeronave también se le realizara una inspección de seguridad.

(4) En caso de que la aeronave haya partido y se haya detectado alguna omisión o falla en la aplicación de los controles de seguridad antes de su despegue, las autoridades competentes en el Estado de arribo serán notificadas del hecho.

(c) Los pasajeros en tránsito, transferidos y/o de transbordo serán sometidos a inspección junto con su equipaje de mano antes de ingresar a la sala de embarque para su tránsito, transferencia y/o transbordo.

(d) Los explotadores aéreos que transporten pasajeros internacionales incluirán en su PSEA medidas adecuadas para controlar los pasajeros y su equipaje de mano en tránsito, transferencia y/o trasbordo, a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave objetos no autorizados.

(e) Con las medidas, se asegurarán que los pasajeros en tránsito y en transferencia y/o trasbordo, no tienen acceso a su equipaje facturado, ni contacto con otras personas que no han sido inspeccionadas. Cuando no se haya efectuado ningún control, o no pueda hacerse, los pasajeros serán inspeccionados nuevamente antes de subir a bordo de la aeronave.

(f) Las administraciones de aeropuertos designarán y mantendrán instalaciones y servicios del aeropuerto, para facilitar el control de seguridad de los pasajeros en tránsito y en transferencia y/o trasbordo.

(g) Los concesionarios y/o administradores de los aeropuertos deberán prever, en el diseño o reforma de las instalaciones, un área destinada a la instalación de un punto de inspección de pasajeros y equipaje, para evitar el acceso directo de pasajeros y su equipaje de mano, en tránsito, transferidos y/o en transbordo a las zonas de seguridad restringidas (salas de embarque), sin ser inspeccionados.

(h) Toda persona que deba pasar a una zona estéril debe ser inspeccionada igual que los pasajeros incluyendo todos los objetos que lleve consigo.

(i) Las tripulaciones de línea aérea, el personal de aeropuerto y otras personas que no sean pasajeros y que deban entrar a una zona estéril, lo harán por el puesto de control de seguridad y serán inspeccionados de la misma manera que los pasajeros. Todos los objetos que lleven estas personas serán inspeccionados y examinados de la misma manera que el equipaje de mano de los pasajeros.

17.11 Procedimientos de inspección para casos especiales.

(a) Las personas que de conformidad con los convenios internacionales vigentes en el país, tengan la calidad de agente diplomático o consular realizarán la inspección de rutina previa al embarque, incluido el equipaje de mano, sin vulnerar por ello sus privilegios e inmunidades.

(b) Similar situación corresponde a parlamentarios, Ministros, y otras personas con cargos políticos, no contemplados en las excepciones del presente RAU.

(c) Diplomáticos y valijas diplomáticas:

(1) Los diplomáticos serán inspeccionados de la misma manera que los pasajeros comunes.

(2) Las valijas diplomáticas (sacos consulares) que lleven signos externos visibles de un Estado, no serán inspeccionados ni registrados, siempre que estén precintados y la persona que tenga la valija diplomática presente una identificación y la autorización (pasaporte diplomático y documento correspondiente emitido por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay) para transportar dicha valija diplomática.

(3) Los demás bultos de mano no estarán exentos de la inspección y serán tramitados de la forma ordinaria aplicable a otros pasajeros.

(4) El equipaje de mano y el diplomático que transporta la valija diplomática no estará exento de la inspección para poder embarcar en la aeronave.

(d) Excepciones a la inspección de pasajeros y su equipaje de mano son las siguientes:

(1) Presidente de la República Oriental del Uruguay.

(2) Jefes de Estados extranjeros.

(3) Presidentes de Organismos internacionales, por ejemplo el Secretario General de las Naciones Unidas.

(4) Miembros de gobiernos extranjeros en visita oficial.

(5) El Ministerio de Relaciones Exteriores debe identificar al Jefe de Estado o de la organización internacional y notificar por carta mediante los canales apropiados, al director del aeropuerto, el cual hará las coordinaciones necesarias y los arreglos para que la personalidad en cuestión no se le inspeccione ni a su equipaje.

(6) En caso que por razones de índole nacional, se determinen otras excepciones concretas en el procedimiento de inspección aeroportuario, la lista correspondiente deberá ser notificada con anticipación al explotador si corresponde y a la administración del aeropuerto, para que disponga las medidas de seguridad adecuadas.

(7) El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno competentes, será inspeccionado solamente en la medida necesaria para asegurarse de que no contiene armas u objetos peligrosos. Sin embargo, si hay dudas respecto a la seguridad, dicho material podrá no ser transportado por los explotadores de líneas aéreas.

17.13 Inspección en privado.

(a) La inspección manual de un pasajero en caso que el pasajero lo solicite y lo justifique, será realizada en privado y por personal de la PAN del mismo sexo que el del pasajero a ser inspeccionado.

(b) Normalmente, no se proporcionará inspección en privado. Sin embargo, los pasajeros que requieran un trato especial, incluyendo pasajeros que transporten objetos o materiales de alto valor, pasajeros uniformados en misiones de paz de las Naciones Unidas y pasajeros con algún tipo de discapacidad física con su equipaje de mano podrán ser inspeccionados:

(1) Por inspección con equipo de rayos X o manual según sea necesario.

(2) Se procederá por inspección manual o mediante la utilización de un detector de metales manual, en el caso de los pasajeros que transporten objetos o materiales de alto valor, en misión de paz por las Naciones Unidas uniformados o con cualquier tipo de discapacidad que no pueda ser sometido a un procedimiento normal de detección de metales.

(c) La inspección en privado será realizada por personal de la PAN entrenado para desempañar esta función, del mismo sexo del pasajero a ser inspeccionado.

(d) Si el lugar designado para realizar las inspecciones en privado, no queda en el mismo salón y/o está alejado del puesto de inspección, inmediatamente luego de la inspección el pasajero debe ser escoltado a la zona estéril.

17.15 Transporte de armas a bordo de una aeronave.

(a) La tenencia de armas de fuego en la cabina de una aeronave, por parte de agentes del orden público, solo se permitirá en casos excepcionales, no solucionables con la presencia a bordo de un número suficiente de agentes sin armamento, o a través de otras medidas.

(b) Aún así las armas deberán estar desprovistas del cargador o la munición correspondiente durante todo el vuelo.

(c) La DINACIA será la autoridad con competencia para autorizar el transporte de armas, del personal de seguridad armado a bordo de las aeronaves

(d) El transporte de armas por parte de pasajeros estará permitido solamente cuando, personal de la PAN haya determinado que; la documentación presentada esta de acuerdo con la legislación vigente, no están cargadas, y aun así, solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

(e) El transporte de armas a bordo de una aeronave por oficiales de mantenimiento del orden público y otros autorizados en cumplimiento de sus deberes, es permitido sólo para:

(1) El personal de seguridad del Presidente de la ROU.

(2) Guardias de seguridad de a bordo de otras naciones en aeronaves registradas por dichas naciones que operan de acuerdo a sus leyes nacionales y para los cuales arreglos diplomáticos han sido realizados de antemano por los canales correspondientes.

(3) Con autorización para transportar armas en la bodega en una zona sin acceso a la misma durante el vuelo de la aeronave.

(4) Las coordinaciones previas por parte de la Autoridad involucrada deben incluir a las Autoridades de seguridad aeroportuaria y al explotador de la línea aérea.

(f) Los explotadores de líneas aéreas que transporten personas autorizadas a tener consigo armas de fuego se asegurarán de que:

(1) Se presenta la documentación apropiada autorizando por escrito la tenencia de armas.

(2) Antes del embarque, las personas armadas recibieron información completa respecto a todas las normas y reglamentos pertinentes a la tenencia de armas.

(3) No se sirvan bebidas alcohólicas a las personas que viajan armadas.

(4) El Piloto al mando y todos los miembros de la tripulación están notificados respecto al número de personas armadas a bordo y la ubicación de sus asientos.

(g) Los explotadores de líneas aéreas, podrán transportar armas en lugares fuera de la cabina de pasajeros en las siguientes condiciones:

(1) El explotador o representante confirma que el arma está en el equipaje facturado del pasajero y que la misma está descargada.

(2) El arma está guardada en cualquier otro sitio inaccesible a todas las personas mientras la aeronave está en vuelo.

(3) La persona que transporte un arma a bordo de una aeronave deberá realizar arreglos anteriores a la fecha que tiene programado viajar con la aerolínea, para asegurarse que el transporte del arma este autorizado de acuerdo y cumpliendo con las leyes de la ROU y del Estado de destino.

(4) El arma deberá ser transportada en una caja o maletín cerrado con llave y sin municiones, lo cual deberá ser verificado por un oficial de la PAN antes de cerrar la caja que la transporta, luego de cerrada la caja la misma será transportada por un oficial de la PAN hasta la bodega de la aeronave.

(5) Al arribo al mostrador de la aerolínea el pasajero que desea transportar un arma se identificará ante la aerolínea, dando cuenta de su intención de transportar el arma y mostrando los documentos que lo autorizan.

(6) La aerolínea notificará a la PAN, y un representante de la aerolínea acompañará al pasajero con su equipaje a la oficina de la PAN en el aeropuerto.

(7) El personal de la PAN verificará la documentación del arma que será transportada, la identidad del pasajero, se asegurará que el arma estéé debidamente descargada y que cualquier munición esté separada del compartimiento en el que se transporte el arma.

(8) En presencia del pasajero y de un representante de la aerolínea, personal de la PAN inspeccionará la caja en la que se transportará el arma y luego el arma verificando que esté descargada y no se lleve ninguna munición en la misma. Luego la misma será puesta en la caja con llave, en la cual se colocará un comprobante de la aerolínea en la caja y otro será para el pasajero.

(9) Una vez finalizado el procedimiento, el pasajero se dirigida al mostrador de embarque de la aerolínea para realizar el check-in para su vuelo.

(10) Cuando el equipaje esté siendo cargado, la aerolínea notificará a la PAN, la cual hará los arreglos necesarios para que el arma con su maletín sean transportados hasta la aeronave por personal de la misma, conjuntamente con el representante de la aerolínea, quién firmará un recibo por el arma y su caja, la que será ubicada en la bodega de la aeronave en un lugar no accesible a ninguna persona durante el vuelo en presencia del personal de la PAN.

(h) La DINACIA deberá considerar las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, puedan viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Lo cual solamente se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto.

(i) La DINACIA, en las coordinaciones para permitir viajar oficiales de seguridad de a bordo en las aeronaves, deberá asegurarse que los mismos sean funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave, cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realice la autoridad competente del Estado al que pertenezca el oficial autorizado. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial. La DINACIA será responsable de las coordinaciones.

(j) La PAN por intermedio de la aerolínea deberá informar y mantener el registro de dicha información:

(1) Al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.

(2) A toda persona o personas armada(s) autorizada(s) notificarlas de que existe(n) otra(s) persona(s) armada(s) autorizada(s) a bordo de la misma aeronave. Estos procedimientos deberán estar establecidos en los PSA, PSEA y en las reglamentaciones de la PAN.

17.17 Personas que viajan bajo custodia.

(a) La autoridad competente notificará en el momento apropiado al explotador de la línea aérea correspondiente y al piloto al mando cuando haya pasajeros obligados a viajar debido a que han sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

(b) Las organizaciones o agencias encargadas de realizar los arreglos necesarios para el transporte de personas prisioneras en custodia de oficiales del orden público, personas con problemas mentales bajo custodia, y deportados, le notificarán a la aerolínea correspondiente y a la PAN con un mínimo de 48 horas de anticipación a la partida del vuelo.

(c) Cuando una persona esté obligada a viajar por haber sido considerada inadmisible o haber sido objeto de una orden de deportación, la autoridad competente informará a las autoridades de los Estados de tránsito y destino la razón por la que se transporta a dicha persona y una evaluación de cualquier riesgo que la misma plantee.

(d) Los datos completos y las razones para el transporte deberán ser proporcionados a la aerolínea y a la PAN, la aerolínea realizará una evaluación de riesgo que el transporte de dicho pasajero puede significar para el vuelo. Si la aerolínea considera que el riesgo es no aceptable para la seguridad de los pasajeros, el transporte del pasajero puede ser negado por la aerolínea o requerir medidas adicionales de seguridad, como por ejemplo que el pasajero sea escoltado por más de un oficial de custodia y/o esposado.

(e) Los pasajeros prisioneros bajo custodia de oficiales del orden público de alto riesgo se autorizará el transporte de uno por vuelo, los de bajo riesgo se autorizarán hasta dos en un mismo vuelo.

(f) Los pasajeros deportados de alto riesgo que viajan con escolta se autorizará el transporte de uno por vuelo, los de bajo riesgo se autorizarán hasta diez en un mismo vuelo.

(g) Los explotadores de líneas aéreas incluirán en sus programas de seguridad, y aplicarán, las medidas y los procedimientos de seguridad apropiados para garantizar la seguridad a bordo de sus aeronaves cuando haya pasajeros que estén obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, de acuerdo a los lineamientos del presente RAU y del PNSAC.

(h) Si la aerolínea accede a transportar al pasajero bajo custodia, un empleado de la aerolínea o personal de seguridad contratado por la misma debe acompañar al pasajero y a su escolta a todos los controles de seguridad, desde la zona de check-in hasta que la que puerta de la aeronave sea cerrada.

(i) En el momento del check-in la aerolínea deberá notificar a la PAN el nombre y antecedentes del pasajero que viaja bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos.

(j) La PAN deberá vigilar al pasajero que viaja bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, hasta que aborde la aeronave.

(k) El explotador aéreo deberá asegurar que el pasajero que viaja bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, embarque primero o sea antes que cualquier otro pasajero y desembarque por último, o sea luego que baje el último pasajero de la aeronave.

(l) El explotador de la aeronave deberá notificar al comandante del vuelo y a la tripulación de cabina sobre la identidad, antecedentes y ubicación del pasajero que viaje bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, para poder aplicar los controles de seguridad apropiados, y también la identificación de sus escoltas.

(m) Para los agentes de mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, se exigirá una autorización especial de conformidad con la legislación de la ROU y de los Estados interesados, lo cual deberá estar establecido en los procedimientos de la PAN, PSA y los PSEA.

(n) El explotador aéreo deberá escribir en su PSEA aprobado por la DINACIA y en sus manuales de operación para su personal de vuelo y de cabina, medidas y procedimientos de seguridad para el transporte de pasajeros que viajan bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para mantener la seguridad a bordo de la aeronave.

(o) Cuando una persona sea considerada inadmisible o haya sido objeto de una orden de deportación por parte de la Dirección Nacional de Migración, esta deberá informar a la Oficina de INTERPOL para que la misma se encargue de la notificación correspondiente al Estado al cual retorna el deportado.

17.19 Medidas relativas al equipaje de bodega.

(a) Los explotadores aéreos que presten servicios internacionales se asegurarán que el equipaje facturado solamente se acepta de pasajeros provistos de su pasaje, expedido por un agente responsable o un representante autorizado del explotador.

(b) Los explotadores aéreos no podrán cargar en las bodegas, equipaje facturado que sea despachado fuera del aeropuerto.

(c) Todo el equipaje de bodega debe ser inspeccionado antes de ser embarcado a bordo de una aeronave. Los procedimientos de la inspección del equipaje de bodega deberán estar escritos en los PSEA y PSA correspondientes y aprobados por la DINACIA.

(d) El equipaje de los pasajeros una vez aceptado, será vigilado y protegido del acceso no autorizado hasta el momento de ser devuelto a los mismos en su destino. Si por alguna razón se compromete la integridad del equipaje, éste deberá ser inspeccionado nuevamente antes de ponerlo a bordo de la aeronave.

(e) El acceso a las zonas de reunión de equipaje y los puntos de trasbordo del equipaje, estará restringido al personal autorizado solamente. Los empleados si constatan la presencia de personas no identificadas o no autorizadas informarán de inmediato a sus superiores y la autoridad de seguridad aeroportuaria (PAN).

(f) El personal que transporta los bultos a y desde las aeronaves estará alerta para impedir que se pongan bultos, paquetes, u otros objetos en las cintas transportadores, carros o vehículos y preverá que el equipaje cargado en los carros no quede sin vigilancia.

(g) El acceso a la zona de inspección de equipaje será prohibido a toda persona sin autorización, si alguna persona ingresa sin autorización a zona de inspección de equipaje, la PAN informará al Director del Aeropuerto el cual tomará las medidas que considere necesarias.

(h) El traslado del equipaje de bodega desde y hacia la aeronave estará protegido contra toda interferencia no autorizada y/o que no quede abandonado sin vigilancia, lo cual será responsabilidad del explotador aéreo.

(i) Los explotadores no transportarán el equipaje facturado de los pasajeros que no aborden efectivamente la aeronave.

(j) La conciliación de los pasajeros con el equipaje facturado

será responsabilidad de la aerolínea, la cual se asegurara que no se transporte ningún equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje este identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección apropiada. Los procedimientos del cotejo de equipajes con el pasajero deben estar escritos en el PSEA aprobado por la DINACIA.

(k) Los explotadores aéreos aplicarán medidas para asegurarse de que en caso de que haya pasajeros que desembarquen en una escala anterior a su destino final, su equipaje facturado se retire de la aeronave, las medidas y los procedimientos deben estar descritos en el PSEA.

(l) El equipaje facturado de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o por su negativa a someterse al procedimiento de inspección será descargado de la aeronave.

(m) Los explotadores aéreos deben asegurar que se transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, que estén específicamente autorizados para su transporte, de acuerdo a los procedimientos establecidos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA. El explotador deberá documentar esta conciliación la cual será mantenida en sus oficinas por un plazo mínimo de 60 días luego de finalizado el vuelo.

(n) Los explotadores aéreos se aseguraran que todo el equipaje de bodega destinado al trasbordo, se inspeccione antes de cargarse en la aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que la DINACIA haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de trasbordo. Los explotadores deben asegurarse que dicho equipaje no sea transportado hasta que se confirme que el pasajero haya abordado la aeronave.

(o) El equipaje facturado de los pasajeros en transferencia, será inspeccionado de la misma manera que el equipaje facturado de los pasajeros de origen.

(p) Los explotadores aéreos se asegurarán que cuando se acepte equipaje de bodega desde otra aerolínea sea inspeccionado de la misma manera que el equipaje de origen.

(q) Los explotadores aéreos se asegurarán de que el equipaje de transferencia no sea cargado hasta que se confirme que el pasajero se encuentra a bordo.

(r) Se deben realizar inspecciones manuales al azar adicionales a fin de tener una medida disuasiva adicional. El porcentaje deberá ser como mínimo del 5% del total del equipaje despachado. Este porcentaje mínimo podrá ser elevado en respuesta a una intensificación de la amenaza, de acuerdo a una evaluación de riesgo realizada por la DINACIA, siguiendo las directivas establecidas en el presente RAU para la evaluación de riesgo. También se efectuarán inspecciones con equipamiento de tecnología diferente a la de los escaners. Estas inspecciones aleatorias, y sus porcentajes, serán de acuerdo a una evaluación de riesgo realizada por la DINACIA. Las mismas serán incluidos en los PSA y los PSEA correspondientes.

(s) Los porcentajes para la inspección aleatoria con equipamiento de otra tecnología deferente a los escaners de RX y para la revisión manual, así como el lugar destinado para la inspección y los procedimientos deben estar establecido y descritos en el PSA aprobado por la DINACIA.

(t) La PAN deberá llevar un registro diario:

(1) Del número total de equipajes abiertos para la revisión manual, indicando números de vuelo y compañías aéreas involucradas.
(2) Del número total de equipajes inspeccionados aleatoriamente con tecnología diferente a la de los escaners de RX, indicando número de vuelo y compañías aéreas involucradas.

(u) Los explotadores aéreos deben mantener una lista actualizada del número total de equipajes abiertos para la revisión manual, indicando la fecha y número de vuelo.

(v) Se deberá realizar una selección razonada de inspección, para el uso del detector de trazas o de vapores de explosivos, el procedimiento deberá ser aleatorio y continuo.

(w) En los aeropuertos internacionales deberán existir zonas o recintos de almacenamiento seguras en las que se conservará el equipaje extraviado hasta que se expida, reclame o se disponga del mismo, de acuerdo con los procedimientos de seguridad del aeropuerto

(x) Los explotadores aéreos deben destinar un área con seguridad en el aeropuerto, para el almacenamiento del equipaje extraviado y/o no identificado, para protegerlo contra interferencias no autorizadas, el cual deberá ser guardado hasta que sea enviado en otro vuelo, sea reclamado o se le de el tratamiento que corresponda de acuerdo con los procedimientos establecidos en el PSA y en el PSEA. A este depósito debe tener acceso solamente el personal autorizado por la aerolínea a éstos efectos. El equipaje no identificado no debe ser depositado en la oficina de la aerolínea y/o en la zona de preparación de equipajes.

(y) Los explotadores aéreos deben establecer procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado ante el incremento del nivel de amenaza, de conformidad con la evaluación de riesgos de seguridad realizada por la DINACIA, los cuales deberán estar escrito en el PSEA aprobado por la DINACIA.

17.21 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos.

(a) Toda la carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas exprés y el correo que deban ser transportados en vuelos internacionales de pasajeros, se someterán a controles de seguridad apropiados por parte de los explotadores aéreos.

(b) La Autoridad de seguridad competente establecerá los controles de seguridad concretos que deben aplicarse a la carga aérea, correo, paquetes de mensajería, y encomiendas exprés, tanto con un nivel de alerta normal como el que sea apropiado por intensificación de la amenaza.

(c) La carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas exprés y el correo que se transporten en vuelos internacionales de pasajeros, se manipularán y trasladarán dentro del aeropuerto, con las medidas de seguridad suficientes para impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos en los mismos.

(d) Los explotadores aéreos y las terminales de carga aérea que operen en un aeropuerto de la ROU, deberán establecer en sus PSOA y PSEA los procedimientos y controles de seguridad, de acuerdo a los requerimientos establecidos en el PSA, en el PNSAC, en el presente RAU, y en las regulaciones aprobadas por la DINACIA.

(e) Los explotadores aéreos deben asegurar que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial de pasajeros estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplica la inspección y los controles de seguridad hasta la salida de la aeronave, los procedimientos deben estar escritos en el PSEA aprobado por la DINACIA.

(1) Cuando se tenga evidencia fiable o sospecha que haya habido acceso no autorizado a la carga, o su integridad se haya visto comprometida, se le realizará a la misma la inspección u controles de seguridad nuevamente.

(f) Los explotadores aéreos son responsable de no aceptar el transporte de carga ni correo en una aeronave que realiza vuelos comerciales de pasajeros, a menos que un agente acreditado haya confirmado y demostrado que se han aplicado inspecciones y los controles de seguridad establecidos en el PSEA y PSA aprobados, o

que el envío se someta a inspección. Los envíos acerca de los cuales un agente acreditado no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, han de ser objeto de inspección.

(g) Los explotadores de líneas aéreas incluirán en sus programas de seguridad, procedimientos y controles apropiados para impedir la introducción de armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones y los suministros que deban transportarse a bordo.

(h) Los explotadores aéreos son responsables de asegurar que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto (incluyendo COMAT y COMAIL) que deban ser transportados en vuelos comerciales de pasajeros se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se carguen en la aeronave, los procedimientos deben estar escritos en el PSEA aprobado por la DINACIA.

(i) Todas las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas deben ser objeto de controles de seguridad apropiados, que pueden incluir la inspección, los cuales deben estar escritos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA.

(j) Los controles de seguridad que se deben aplicar a la carga y el correo que sea transportado en aeronaves exclusivamente de carga, estarán basados en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por la DINACIA y aplicando lo establecido en los planes de gestión de riesgo del presente RAU y escritos en los PSA Y PSEA aprobados por la DINACIA.

17.23 Proveedores de catering a las aeronaves y el almacenaje.

(a) Los explotadores aéreos deberán establecer procedimientos y controles apropiados de seguridad para prevenir la introducción de armas, explosivos, y cualquier otro dispositivo u objeto peligroso para la seguridad de la aeronave, pasajeros y la tripulación en las provisiones del catering y los suministros, y para su almacenamiento destinados a los vuelos comerciales de pasajeros, los cuales deberán estar escritos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA.

(b) Las compañías de servicios de aprovisionamiento a bordo, establecidas en el aeropuerto y las que están fuera del mismo, tendrán un programa de seguridad. Deberán aplicar medidas y procedimientos apropiados para impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones, así como impedir la introducción de armas, explosivos u otros objetos peligrosos en las provisiones y suministros de a bordo.

(c) Las que están establecidas fuera del aeropuerto, se asegurarán que durante el trayecto desde un lugar seguro de sus instalaciones, hasta que la carga y/o suministros estén a bordo de la aeronave, los mismos están protegidos de acceso no autorizado.

(d) El programa debe ser aprobado por la DINACIA, y debe establecer pero no limitarse solamente a ello:

(1) El procedimiento utilizado para la verificación de los antecedentes personales y laborales para la selección del personal con acceso a las instalaciones del catering.

(2) Los procedimientos para efectuar los controles de seguridad en las instalaciones donde se prepara el servicio de catering, que incluya procedimiento de seguridad en las horas no laborales.

(3) Los procedimientos de inspección, de seguridad y de protección para el traslado del servicio de catering, que se aplican para prevenir la interferencia no autorizada o la introducción de armas, explosivos o cualquier material u objeto que puedan ser peligrosos para la seguridad de la aeronave, pasajeros o tripulación, desde el momento de su preparación hasta ser subidos en la aeronave.

(4) Los procedimientos para la utilización de; precintos de seguridad, sellos, cerrojos y otras medidas de seguridad a ser utilizados para asegurar los carros de provisiones durante su traslado desde su preparación hasta la aeronave.

(e) Las empresas de catering para el servicio a bordo de las aeronaves, deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad para sus operaciones abordo y en tierra, el cual deberá ser aprobado por la DINACIA, y deberá establecer pero no limitarse solamente a ello:

(1) El procedimiento utilizado para la verificación de los antecedentes personales y laborales para la selección del personal con acceso a las instalaciones del catering.

(2) Los procedimientos para efectuar los controles de seguridad en las instalaciones donde se prepara el servicio de catering, que incluya procedimientos de seguridad en las horas no laborales.

(3) Los procedimientos de inspección, de seguridad y de protección para el traslado del servicio de catering, que se aplican para prevenir la interferencia no autorizada o la introducción de armas, explosivos o cualquier material u objeto que puedan ser peligrosos para la seguridad de la aeronave, pasajeros o tripulación, desde el momento de su preparación hasta ser subidos en la aeronave.

(4) Los precintos de seguridad, sellos, cerrojos y otras medidas de seguridad a ser utilizados para asegurar los carros de provisiones durante su traslado desde su preparación hasta la aeronave.

17.25 Transporte de valores por vía aérea.

(a) Los explotadores aéreos que transporten valores que deban ser entregados directamente al aeropuerto por una compañía de seguridad contratada, deberán notificar a la PAN con un mínimo de 72 horas de anticipación. Esta notificación debe ser presentada por escrito e identificar la aerolínea, número de vuelo, descripción del objeto y clase de valor a ser transportado, su peso y volumen, la identidad y el número del personal de seguridad que prestarán el servicio de escolta, incluyendo los vehículos que utilizarán y su matrícula, la hora de llegada y los datos de contacto de la empresa contratada para brindar seguridad a los valores a ser transportados.

(b) Es responsabilidad del explotador aéreo el asegurarse que, los valores a ser transportados sean inspeccionados y/o determinar un procedimiento para verificar que no sean o contengan armas, explosivos o algún material u objeto que pudieran ser causa de una amenaza para la seguridad del vuelo, la aeronave, pasajeros o tripulación. Estos procedimientos deben estar escritos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA.

(c) Al arribo al aeropuerto, del vehículo en el que se transportan el o los valores, estos serán escoltados por la PAN y/o personal de seguridad contratado por la aerolínea hasta la aeronave o hasta una oficina de la aerolínea de acuerdo a los procedimientos para el transporte de valores por vía aérea establecidos en los PSA y PSEA aprobados por la DINACIA.

SUBPARTE G EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

17.1 Generalidades.

(a) Adquisición:

(1) Los mismos, ya sea para la inspección por rayos x, detectores de metales de pórtico o manuales y otros equipos para seguridad deberán estar dentro de los estándares aceptados internacionalmente, en lo referido a radiaciones emitidas, vida útil, índice medio de fallas, etc.

(2) La Oficina AVSEC, proporcionará mayor orientación al respecto

(b) Calibración. Los equipos deberán estar debidamente calibrados en sus niveles de alarma, proporcional al nivel de alerta que corresponda con el grado de amenaza existente.

(c) Utilización y mantenimiento:

(1) Todo equipo de seguridad se usará de acuerdo con las recomendaciones del fabricante y los procedimientos del programa de seguridad del aeropuerto, del explotador, arrendatario.
(2) Los adquirentes deberán incluir en los contratos de compra un calendario de mantenimiento preventivo, con técnicos calificados, a fin de reducir al mínimo la paralización de los equipos.

17.3 Arco detector de metales.

(a) Todos los arcos detectores de metales (WTMD) serán operados por personal certificado por la DINACIA.

(b) Los WTMD utilizados serán capaz de detectar un trozo de metal de prueba y alarmar en una prueba operacional al nivel del tobillo, cintura y pecho.

(c) El mantenimiento de los arcos detectores de metales será realizado por personal competente y entrenado convenientemente de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.

(d) Antes de ser habilitado un WTMD al comienzo del día o luego de haber estado fuera de servicio por un periodo de tiempo para su operación debe realizarse la prueba de ensayo de puesta en servicio utilizando una pieza de ensayo (OTP), cuyo resultado deberá ser coincidente con el umbral mínimo establecido de acuerdo a los requerimientos de sensibilidad solicitados por la PAN en coordinación con la DINACIA.

(e) Personal de la PAN aparte de la prueba de ensayo para la puesta en servicio, conducirá y/o verificará una prueba operacional de cada WTMD una vez cada seis horas y los resultados serán registrados en formularios de ensayo destinados para ello y mantenidos archivados por un mínimo de 90 días.

(f) Estas pruebas operacionales serán conducidas por un oficial de la PAN que se asegurará de que no haya metal en su cuerpo pasando al menos tres veces por el arco sin activar la alarma. Luego el oficial de la PAN se colocará el trozo de metal de prueba y realizará las pruebas operacionales al nivel del tobillo, la cintura y el pecho pasando por lo menos tres veces en cada nivel.

(g) El WTMD debe hacer sonar la alarma ocho de las nueve veces que pase el oficial de la PAN con el objeto de prueba. Si el WTMD no suena en dos o más ocasiones, debe ser retirado de servicio y llamar al personal de mantenimiento para ser reparado.

(h) En caso de no contar con WTMD habilitados para el funcionamiento, independientemente de las causas de su inhabilitación, se procederá a la utilización de detectores manuales de cacheo.

17.5 Detectores de metales manuales.

(a) Todas las unidades de Detectores de Metal Manuales Portátil (HHMD) serán operadas por personal calificado.

(b) El mantenimiento de las HHMD será realizado por personal competente y entrenado convenientemente de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.

(c) El personal encargado de operar las HHMD conducirá pruebas operacionales inmediatamente antes de usarlas, a cualquier hora. Estas pruebas serán conducidas por el operador del HHMD, el cual lo encenderá y lo pasará por un elemento metálico en su cuerpo, tales como un reloj de pulsera o hebilla de un cinturón. Si el HHMD no da una alarma audible, el aparato debe ser sacado de servicio y llevado a mantenimiento.

(d) En caso de no contar con HHMD habilitados para el funcionamiento en el punto de inspección, independientemente de las causas de su inhabilitación, se procederá al registro manual.

(e) Se debe llevar un registro del mantenimiento para todos los HHMD, el cual será llevado por el supervisor del punto de inspección en el cual se estén utilizando, los cuales serán mantenidos archivados por un mínimo de 90 días.

17.7 Equipos de Rayos X para inspección del equipaje.

(a) Cada equipo de Rayos X debe contar con su pieza de ensayo combinada (CTP), marcada con el código y número de serie del proveedor.

(b) Al poner el equipo de Rayos X en funcionamiento por primera vez en el día y posteriormente, una vez cada seis horas el supervisor del punto de inspección junto con el operador del equipo deben realizar una prueba de ensayo combinada utilizando la CTP.

(c) El resultado de la prueba de ensayo debe ser anotado en la "Hoja de Registro de la Pieza de Ensayo Combinada".

(d) Las hojas de registro con el resultado de los ensayos, deben ser entregadas al Oficial AVSEC del Aeropuerto, quien las mantendrá archivadas por un periodo no menor a los 90 días.

(e) Los equipos de Rayos X que no cumplan con los requerimientos establecidos deberán ser puestos fuera de servicio.

(f) En el caso de no contar con un equipo de Rayos X adicional para la inspección en un puesto de inspección, se debe proceder al registro en forma manual de todo el equipaje.

(g) El mantenimiento de los equipos de Rayos X debe ser realizado por personal competente y entrenado convenientemente, de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.

(h) Todo el equipamiento de seguridad en uso debe ser operado de acuerdo con las instrucciones del fabricante y las provisiones específicas establecidas en los PSA.

17.9 Equipos Detectores de Trazas (ETD) y/o Gases de Explosivos (EGD).

(a) Al surgir la necesidad de la utilización de un EDT y/o EGD, no debe admitirse el transporte del equipaje de bodega únicamente porque el análisis de ETD y/o EGD no revela ninguna traza de explosivo en la parte exterior del equipaje.

(b) El uso de los equipos ETD y/o EGD en el proceso de inspección de los pasajeros y su equipaje de mano o de bodega, será destinado particularmente para examinar objetos y áreas dentro del equipaje para facilitar las inspecciones manuales relacionadas con:

(1) Objetos dentro del equipaje que son difíciles de inspeccionar manualmente y/o mediante equipos de Rayos X, por ejemplo: computadoras portátiles, objetos electrónicos u operados con baterías, etc.

(2) Objetos especialmente enviados para inspección manual por el operador de Rayos X o por la activación de una alarma.

(3) El interior de la maleta, en particular las costuras, juntas y puntos de cierre.

(4) Áreas o partes del equipaje de grandes dimensiones, de mucho peso o forma poco usual.

17.11 Operación y mantenimiento del equipamiento de seguridad.

(a) Todo el equipamiento utilizado para realizar los controles de seguridad del aeropuerto, deben cumplir los estándares requeridos por la TSA y/o la Unión Europea.

(b) El mantenimiento del equipamiento utilizado para mantener los controles de seguridad del aeropuerto es responsabilidad del operador del aeropuerto.

(c) Todo el equipamiento de seguridad en uso debe ser operado de acuerdo con las instrucciones del fabricante y las provisiones específicas establecidas en los PSA.

(d) El administrador del aeropuerto debe realizar y mantener actualizado un cronograma de mantenimiento que asegure que todo el equipamiento de seguridad este operativo y en forma óptima.

(e) El administrador del aeropuerto debe asegurarse que técnicos debidamente calificados están disponibles para llevar adelante el mantenimiento necesario de todo el equipamiento utilizado para mantener los controles de seguridad del aeropuerto.

17.13 Sistemas de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)

En los aeropuertos del país donde se incorporen sistemas de CCTV, estos serán operados por personal de la PAN, los Organismos del Estado que por sus actividades o por su interés requieran el acceso a las imágenes o a la instalación de cámaras adicionales, deberán previa coordinación con la PAN, requerir la autorización del Director del Aeropuerto.

SUBPARTE H PERSONAL SELECCIÓN E INSTRUCCIÓN

17.1 Objetivos.

(a) Establecer un marco para la selección e instrucción del personal encargado de la seguridad de la aviación para garantizar la eficacia del PNSAC y del presente RAU.

(b) Determinar las responsabilidades relacionadas con la instrucción que incumben a todas las entidades que se encargan de la aplicación de las medidas de seguridad descritas en el PNSAC y en el presente RAU.

17.3 Generalidades.

(a) La DINACIA será responsable por el establecimiento, administración y promulgación del Reglamento Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (RNISAC), así como el asesoramiento a través de la Dirección AVSEC, sobre seguridad de la aviación según corresponda, a las administraciones de aeropuertos, los explotadores de aeronaves y demás involucrados en las actividades aeronáuticas.

(b) Las disposiciones del RNISAC serán de aplicación para todas las entidades que participan en cualquier aspecto de las actividades relacionadas con la aviación civil en la ROU y abarcará al personal de seguridad y al personal que no sea de seguridad.

(c) La DINACIA a través del Instituto de Adiestramiento Aeronáutico (IAA), será la entidad responsable de impartir la instrucción, ésta estará basada en los conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) sobre seguridad de la aviación elaborados por la OACI.

(d) Los explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y demás entidades relacionadas con las actividades de la aviación civil podrán impartir instrucción. Debiendo para ello, contar con un programa de instrucción aprobado por la DINACIA, de acuerdo con los requerimientos establecidos en el PNSAC, el RNISAC y el presente RAU.

(e) Las personas que impartan instrucción deberán poseer una certificación expedida por la DINACIA, y deberá estar habilitadas por la Dirección AVSEC.

(f) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC confeccionará y mantendrá actualizada una lista del total de los instructores certificados y habilitados a dar instrucción AVSEC.

(g) Con el objetivo de prevenir un posible conflicto de intereses, las personas que realicen labores de vigilancia de la seguridad en el ámbito nacional, no podrán impartir instrucción formal a las entidades responsables de la implementación de medidas de seguridad.

17.5 Criterio de selección.

(a) El personal de los servicios de seguridad aeroportuaria, podrá ser de ambos sexos y en todos los casos deberá cumplir con los criterios mínimos que se indican:

(1) Pasar un examen sicofísico en el que conste su excelente estado de salud, con niveles mínimos para agudeza visual, capacidad auditiva, correcta percepción de los colores, detalles, etc., según las tareas a desempeñar.
(2) Poseer buenas relaciones humanas.
(3) Tener conocimientos básicos de inglés.
(4) Educación secundaria con ciclo básico completo aprobado.
(5) Buenos antecedentes laborales, penales, etc., los que serán evaluados antes del ingreso.
(6) Edad al ingreso entre 18 y 30 años
(7) Otros, según la función, de acuerdo a las recomendaciones del Manual de Seguridad de la O.A.C.I. vigente (Doc. 8973).

(b) Personal de seguridad:

(1) Personal de la PAN

(i) El personal de la PAN que está en servicio activo en la FAU y es sometido a exámenes físicos, sicológicos, de estabilidad emocional y a la verificación de antecedentes antes de su entrada al servicio activo, deberá cumplir con lo establecido en el PNSAC y en el presente RAU. La selección será efectuada por la FAU.

(ii) Los puestos de trabajo se cubrirán con asignaciones de recursos humanos que el Ministerio de Defensa Nacional afectará de acuerdo a las necesidades de funcionamiento del Plan Nacional de Seguridad, acudiendo al personal de otras Unidades Ejecutoras, si ello fuera necesario

(2) Personal de seguridad contratado. Las Aerolíneas, los operadores aeroportuarios y empresas de seguridad que utilizan personal de seguridad contratado deberán cumplir con lo establecido en el presente RAU, y se asegurarán que dicho personal haya sobrellevado por lo menos los siguientes criterios de selección antes de ser seleccionados:

(i) Cumplir con los requerimientos del párrafo (a).
(ii) Verificación de antecedentes laborales certificado de buena conducta expedido por el Ministerio del Interior.

17.7 Instrucción y entrenamiento.

(a) Cada organización con responsabilidades específicas dentro del programa nacional AVSEC elaborará y aplicará programas de selección e instrucción para su personal, a fin de garantizar la correcta concordancia con el mismo.

(b) Antes de su implantación, los someterá por escrito para la aprobación de la Autoridad de seguridad competente.

(c) Cada programa de instrucción contendrá como mínimo:

(1) Objetivos y criterios relativos a la instrucción.

(2) Responsabilidades asignadas relativas a la instrucción.

(3) Información relativa a la selección y presentación de los candidatos y pruebas a las que se someterán.

(4) Plan de estudios.

(5) Temarios de las asignaturas, por unidades y detallados.

(6) Instrucciones sobre la utilización y cuidado de las ayudas para la instrucción y los textos de consulta.

(7) Procedimientos para evaluar los sistemas de instrucción.

(8) Instrucciones relativas a la Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo (OJT), deberán establecerse las tareas del instructor y del personal de seguridad/alumno. El instructor debe confirmar que el personal/alumno ha completado el nivel exigido para el puesto de trabajo, deberá observar al personal/alumno en el desempeño de la tarea en el trabajo.

(d) El personal de seguridad de la PAN y el personal de seguridad contratado, deben poseer todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones de conformidad con los requisitos de: el PNSAC, el RNISAC y del presente RAU.

(e) Los explotadores aéreos y los explotadores aeroportuarios deberán desarrollar, implementar y mantener actualizado programas de instrucción y entrenamiento para su personal a fin de familiarizar a sus empleados con las medidas y técnicas de seguridad preventivas para los pasajeros, equipajes, carga, correo, equipos, COMAIL y COMAT y los suministros que se deban transportar en una aeronave, para contribuir a la prevención de actos de sabotaje y/o cualquier acto de interferencia ilícita y cumplir con lo establecido en el presente RAU, y en el PNISAC.

(f) Todo programa de instrucción y/o entrenamiento deberá ser presentado en la Dirección AVSEC de la DINACIA, a fin de obtener su aprobación antes de ser implementado.

(g) Cada programa de entrenamiento estará basado en los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) elaborados por la OACI.

(h) Los explotadores aéreos también establecerán y mantendrán actualizado un programa de instrucción en materia de seguridad para la tripulación, que asegure que los miembros de la misma actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de un acto de interferencia ilícita. Dicho programa deberá incluir como mínimo, los siguientes elementos:

1) Un procedimiento para determinar la gravedad de cada incidente.

2) Procedimientos de comunicación y coordinaciones de la tripulación.

3) Respuestas de defensa para la tripulación.

4) Procedimientos relativos al estudio de comportamiento de los terroristas, para mejorar la capacidad de reacción de los miembros de la tripulación.

5) Ejercicios de instrucción ante diversos tipos de amenazas.

6) Procedimientos en el puesto de pilotaje para proteger el los pasajeros, la tripulación y la aeronave.

7) Procedimientos de búsqueda en la aeronave de artefactos explosivos y su traslado al sitio seguro de la misma.

(i) Todo organismo encargado de la elaboración y aplicación de los programas de instrucción se asegurará de que se dispone de un número suficiente de instructores calificados para impartir los cursos.

(j) Cada organización que tenga la responsabilidad de capacitar a su personal de seguridad deberá desarrollar un cronograma detallado, de las actividades de Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo (OJT), cargas horarias y niveles de exigencia dentro de sus programas de entrenamientos, lo cual deberá estar establecido en el programa de instrucción.

(k) Además de los programas de instrucción de cada organismo, la Autoridad de seguridad competente propiciará programas de instrucción amplios para crear conciencia de seguridad, destinados a todas las personas relacionadas a la aviación civil, que no hayan tomado parte de cursos específicos de seguridad en la materia.

(l) Todos los organismos o institutos que impartan cursos de instrucción en seguridad de la aviación conservarán los registros del personal, inclusive de los resultados de los cursos.

(m) La Autoridad de seguridad competente es responsable de coordinar el intercambio de información con la O.A.C.I. y otros Estados contratantes, cuando sea necesario, para la elaboración de programas de instrucción en seguridad de la aviación.

(n) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC debe desarrollar, preparar y ejecutar y mantener actualizado el programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil.

(o) La Dirección AVSEC es responsable de la elaboración y preparación de la información relativa al intercambio con la OACI y otros Estados.

(p) La DINACIA asegurará el financiamiento de este literal

SUBPARTE I MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

17.1 Generalidades.

(a) Tal como se prevé en el presente RAU las administraciones de aeropuertos, entidades gubernamentales, empresas de seguridad, operadores aeroportuarios y aerolíneas tienen la responsabilidad de preparar planes de contingencia, emitiendo instrucciones a los miembros de su personal, instalando sistemas de comunicación y realizando entrenamientos para responder a actos de interferencia ilícita que afecten a los aeropuertos del País.

(b) Cada aeropuerto del país debe destinar un aérea para el centro de operaciones de emergencia (COE) permanente y determinar en sus planes de contingencia el Centro de Mando y Control.

(c) La Dirección de cada aeropuerto del país designará un área para el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves, el cual será utilizado para las aeronaves que estén o se sospeche que están siendo objeto de un acto de interferencia ilícita, o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeropuerto.

(d) El Puesto Aislado de Estacionamiento de Aeronaves, deberá estar a un mínimo de 400 metros de todo otro puesto de estacionamiento de aeronaves, calles de rodaje, pistas, edificios, zona pública, zona de depósito de combustibles o de almacenamiento de explosivos o material incendiario.

(e) En los Planes de Contingencia se deberán establecer procedimientos de notificación y tiempos mínimos de respuesta a las entidades responsables de suministrar respuesta especializada a un acto de interferencia ilícita.

(f) Todos los planes y procedimientos establecidos para responder a una amenaza o a un acto de interferencia ilícita deberán ser preparados con procedimientos que garanticen la seguridad (Operacional y AVSEC) de los pasajeros y tripulación de una aeronave objetos del acto de interferencia ilícita. Toda asistencia a los pasajeros y tripulantes deberá ser prestada hasta que el vuelo pueda ser continuado.

17.3 Responsabilidades.

(a) Los actos de interferencia ilícita que involucren, secuestros de aeronaves o ataques a las instalaciones aeronáuticas, serán manejados por el Sistema Nacional de Emergencias a través del Comandante en Jefe de la FAU de acuerdo al Plan Nacional de Contingencias.

(b) Con relación a un acto de interferencia ilícita respecto a una aeronave en vuelo, el mando de las operaciones de respuesta estará a cargo de:

(1) La DI.N.A.C.I.A, a través de los Servicios de tránsito aéreo mientras la aeronave esta en el aire, hasta que ésta se detiene en la posición aislada luego del aterrizaje, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje para decolar, hasta que la misma abandona el espacio aéreo del Uruguay.

(2) El Sistema Nacional de Emergencias desde el momento en que la aeronave se detiene en la posición aislada después de aterrizar, hasta que concluye el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje antes de despegar.

(c) Los explotadores y operadores en general deberán poner a disposición del personal que designe la Autoridad de seguridad competente (DINACIA), la aeronave, dependencia o instalación, carga, correo y suministros, así como personal especializado y medios de su dependencia, cuando se vean involucrados en una amenaza o situación de interferencia ilícita.

(d) El correo será inspeccionado en acuerdo con las Empresas u Organismos correspondientes. Dicha revisión no podrá importar violación de la correspondencia.

(e) La carga será inspeccionada o registrada de acuerdo con los operadores y en la forma establecida en los respectivos planes.

(f) El registro de las aeronaves o instalaciones será efectuada por personal del explotador aéreo u Operador, conjuntamente con personal de seguridad (PAN).

(g) Todas las amenazas sobre un posible acto de interferencia ilícita serán manejadas por el Director del Aeropuerto de la DINACIA a través del Oficial AVSEC de la DINACIA.

(h) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita, la Dirección AVSEC deberá recabar toda la información disponible mediante informes escritos de todos los participantes, y realizar un análisis y evaluación de lo acontecido. El periodo para realizar esta investigación no podrá superar los plazos dispuestos en la SUBPARTE I 17.17.

17.5 Prevención.

(a) Cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita. Los directores de los aeropuertos designados por la DINACIA, deberán adoptar medidas para protegerla, si todavía está en tierra, y para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido.

(b) Cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita el Director del Aeropuerto en coordinación con la PAN, deberá ordenar, la inspección de la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Se debe notificar previamente al explotador aéreo que se va a realizar la inspección.

(c) El Director del Aeropuerto deberá solicitar la presencia del EDAT para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos.

(d) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC exigirá incluir en los PSA y los PSEA, planes de contingencia y la asignación de recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se deben verificar con regularidad por la Dirección AVSEC.

(e) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC coordinará con las dependencias Estatales correspondientes, que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.

17.7 Respuesta.

(a) Cuando se reciba la notificación de que un acto de interferencia ilícita esta afectando un aeropuerto o una aeronave en vuelo, la autoridad aeroportuaria activará el CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (C.O.E.) donde se instalará el **CENTRO DE CONTROL DE INCIDENTES** (C.C.I.) correspondiente, el que a su vez alertará al Sistema Nacional de Emergencia, si el suceso lo justifica, a fin de adoptar las medidas de Contingencia a nivel Nacional.

(b) El Director del Aeropuerto será responsable de activar las medidas de acuerdo con el Plan de Contingencia del aeropuerto y poner en funcionamiento las instalaciones y equipos del Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.).

(c) Será responsabilidad del Director del Aeropuerto que las instalaciones, equipos y comunicaciones del C.O.E. estén en buenas condiciones de uso y de funcionamiento.

(d) Todos los organismos que reciban información de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, adoptarán las medidas que se indican en el plan de contingencia local, incluida la comunicación al responsable de coordinar el mismo.

(e) Cada organización que reciba esa notificación deberá recopilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente en curso.

(f) Las medidas específicas se adoptarán por la autoridad al mando, luego de una evaluación clara de la información y de las pruebas disponibles. La evaluación corresponde al E.C.I. local con las partes interesadas.

(g) Al llevar a cabo la evaluación se utilizará la identificación positiva del objetivo, para clasificar la amenaza como "concreta", "imprecisa" o "falsa".

(h) El criterio para determinar la identificación positiva del objetivo será "confidencial", cuyos detalles conocerá el E.C.I. local.

(i) En el contexto de notificaciones de incidentes, la identificación positiva, exige que la misma tenga referencias específicas al objetivo en cuestión (en el caso de una aeronave, mencionando el número de vuelo, la hora de salida o el lugar en que se encuentra en el momento de notificación, etc., e incluya otros datos concretos que agreguen credibilidad positiva a la notificación.

(j) Una vez definida la evaluación, se difundirá a todos los interesados y las medidas concretas se adoptarán de conformidad con el plan de contingencia que corresponda.

(k) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC verificará que en los planes de contingencia se incluyan medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en nuestro País, hasta que puedan continuar su viaje.

(l) La DINACIA por intermedio de la Dirección de Circulación Aérea, en el caso que deba prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita, recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

(m) La DINACIA a través de la Dirección de Circulación Aérea deberá proporcionar asistencia a una aeronave que sea objeto de un

acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.

(n) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC deberá establecer en sus planes de contingencia las medidas que considere factibles adoptar para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en un aeropuerto de la ROU se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, se deberá tener presente en las medidas que implemente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. La DINACIA deberá considerar la importancia de las consultas, cuando sean posibles, al Estado del explotador aéreo de la aeronave, y de la notificación a los Estados de destino supuesto o declarado, estableciendo los medios para enviar la notificación y la información que será enviada a los diferentes estados interesados en los planes de contingencia.

(o) Cuando en nuestro Estado haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, la DINACIA deberá notificar dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que se disponga a:

1) Ambos Estados mencionados.

2) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones.

3) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes.

4) Cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave.

5) La Organización de Aviación Civil Internacional.

(p) La DINACIA a través de la Dirección de Circulación Aérea deberá establecer procedimientos en los planes de contingencia para asegurar que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con la SUBPARTE C 17.5 del presente RAU, se distribuya localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al explotador y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.

(q) La DINACIA deberá cooperar con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, se deberá utilizar, según corresponda dentro de las posibilidades y si las circunstancias lo permiten, la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.

(r) En caso existir una amenaza de bomba, la dirección del aeropuerto en coordinación con la PAN, deberá realizar una evaluación sobre la información y evidencia disponible antes de tomar alguna acción. Es responsabilidad de la DINACIA a través de las autoridades del aeropuerto realizar la evaluación conjuntamente con la PAN, con quien recibió la amenaza y cualquier otra parte interesada (ejemplo: aerolínea u operador del aeropuerto). En la evaluación se hará uso del término "Identificación Positiva del Blanco" (IPB) para clasificar la amenaza como, "Amenaza concreta" o "Amenaza no concreta". En la IPB, la notificación debe contener la mayor información posible. La política para determinar si existe IPB es estrictamente confidencial.

(s) Una vez realizada la evaluación de la amenaza de bomba, la información será diseminada a todos los implicados, y acciones serán tomadas de acuerdo con el Plan de Contingencia del Aeropuerto.

17.9 Mando y control.

(a) La responsabilidad del mando ejecutivo a nivel nacional de respuesta a un acto de interferencia ilícita (Alerta 3) corresponde al Poder Ejecutivo a través del Comité Nacional de Emergencia; sin perjuicio de sus actuales atribuciones conferidas legalmente. En el lugar del incidente, las medidas iniciales le corresponden al Equipo de Control de Incidentes (E.C.I.) local, hasta su traslado al Comité Nacional de Emergencia del que será su asesor, y mantendrá enlace directo y seguro.

(b) El mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita es responsabilidad de la Fuerza Aérea.

(c) El Mando operacional de la respuesta a un acto de interferencia ilícita de una amenaza de bomba es responsabilidad del oficial de mayor jerarquía disponible en la PAN en coordinación con la DINACIA, la FAU, un representante del Poder Ejecutivo, en ese orden.

(d) Con relación a un acto de interferencia ilícita respecto a una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta estará a cargo de:

(1) La DI.N.A.C.I.A, a través de los Servicios de tránsito aéreo mientras la aeronave estará en el aire, hasta que ésta se detiene en la posición aislada luego del aterrizaje, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje para decolar, hasta que la misma abandona el espacio aéreo del Uruguay.

(2) El Equipo de Control de Incidentes (E.C.I.), desde el momento en que la aeronave se detiene en la posición aislada después de aterrizar, hasta que concluye el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje antes de despegar.

(e) Cuando se reciba la notificación de un acto de interferencia ilícita, es responsabilidad de la FAU activar el Sistema Nacional de Emergencia ubicado en Montevideo y tomar acciones conjuntamente con la DINACIA de acuerdo a lo establecido en el Plan de Contingencia.

(f) Cuando se reciba la notificación de que un acto de interferencia ilícita esté afectando un aeropuerto o una aeronave en vuelo, la autoridad aeroportuaria activará el CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (C.O.E.), donde se instalará el EQUIPO DE CONTROL DE INCIDENTES (E.C.I.) correspondiente, el que a su vez alertará al Sistema Nacional de las Emergencia, si el suceso lo justifica, a fin de adoptar las medidas de Contingencia a nivel Nacional.

(g) La autoridad aeroportuaria será responsable de activar las medidas de acuerdo con el Plan de Contingencia del aeropuerto y poner en funcionamiento las instalaciones y equipos del Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.).

(h) Será responsabilidad de la autoridad aeroportuaria que las instalaciones, equipos y comunicaciones del C.O.E. estén en buenas condiciones de uso y funcionamiento.

17.11 Prestación de servicios de aeronavegación.

a) La Dirección de Tránsito Aéreo, establecerá y aplicara en coordinación con la Dirección AVSEC Nacional las disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del PNSAC y de la presente RAU.

b) El piloto al mando de una aeronave que este siendo objeto de un acto de interferencia ilícita, hará lo posible para notificar la situación a la dependencia ATS, y brindará dentro de lo posible toda información significativa con el mismo, como también cualquier desviación de la ruta de vuelo autorizada, para permitir que la dependencia ATS pueda darle prioridad a la aeronave que esta siendo objeto del acto de interferencia ilícita.

(c) Cuando una dependencia del centro de control de tránsito aéreo, tenga conocimiento o sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita, no se hará ninguna referencia en las comunicaciones ATS al mismo, a menos que en las comunicaciones procedentes de la aeronave afectada se haya hecho referencia al mismo y se tenga certeza de que tal comunicación no agrave la situación.

(d) En caso de que una aeronave sometida a un acto de interferencia

ilícita, entre en el espacio aéreo Uruguayo para aterrizar en un aeródromo, el Centro de Control de Tránsito Aéreo debe prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo, teniendo presente la posibilidad de un descenso de emergencia, y adoptar las medidas apropiadas para acelerar la realización de todas las fases del vuelo, inclusive la autorización para aterrizar.

(e) Al aterrizar, la aeronave debe ser dirigida al puesto aislado de estacionamiento y procederse de acuerdo con el Plan de Contingencia respectivo.

(f) Se adoptarán todas las medidas posibles para asegurarse de que la aeronave permanezca en tierra, a menos que su partida sea necesaria debido a la necesidad primordial de proteger vidas humanas.

(g) En caso de que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita cruce el espacio aéreo del País, el Centro de Control de Tránsito Aéreo prestará la asistencia necesaria para proteger el vuelo mientras permanezca en el espacio aéreo.

(h) El Centro de Control deberá trasmitir la información necesaria a los servicios de tránsito aéreo de los Estados involucrados, inclusive los del aeropuerto de destino conocido o supuesto, a fin que puedan adoptarse medidas de protecciones oportunas y apropiadas en ruta y en el destino conocido, probable o posible de la aeronave.

(i) En caso que se posea información sobre una amenaza a una aeronave en vuelo, la cual este sobrevolando nuestro espacio aéreo controlado, el CTA es responsable de notificar al piloto al mando de la aeronave dicha información, de acuerdo a las disposiciones establecidas por la autoridad al mando del incidente.

17.13 Apoyo de Especialistas.

(a) La Autoridad de seguridad competente coordinará con el Comité Nacional de Emergencia la presencia de especialistas tales como:

(1) Negociadores de rehenes

(2) Dependencias para desactivación de explosivos.

(3) Intérpretes,

(4) Equipos de intervención armada, etc., para los planes de contingencia respectivos.

b) El transporte de especialistas tendrá prioridad por el medio mas rápido y directo posible al lugar del incidente

c) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC debe verificar que los Planes de Contingencias presentados para su aprobación, prevean la participación de especialistas.

17.15 Comunicaciones a la prensa.

a) Durante un acto de interferencia ilícita (Alerta 3), la información para los medios de la Prensa, solo será proporcionada a través de la Dirección de Relaciones Públicas de la FAU en coordinación con el Sistema Nacional de Emergencias.

b) Todo el personal en los aeropuertos del país deberán coordinar con la Dirección de Relaciones Publicas de la FAU para realizar comentarios o anuncios sobre un acto de interferencia ilícita o sobre la sospecha de un acto de interferencia ilícita.

c) Cuando ocurra una amenaza o un acto de interferencia ilícita, toda la información relacionada con el aeropuerto afectado será dirigida al COE del Aeropuerto.

17.17 Reportes a la OACI y comunicaciones a los Estados.

(a) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita que afecte a una aeronave en vuelo, el piloto al mando de la misma, presentará un informe sobre lo ocurrido a la autoridad local designada por la DINACIA.

(b) En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita, Uruguay a través del Ministerio de Relaciones Exteriores transmitirá toda la información pertinente:

(1) Al Estado de matrícula de la aeronave afectada.

(2) Al Estado del explotador.

(3) A los Estados cuyos ciudadanos resultaron muertos, lesionados o detenidos como consecuencia del suceso.

(4) A cada Estado del que se sabe que hay ciudadanos a bordo de la aeronave.

(c) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita se deberá comunicar a la OACI toda la información relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita lo antes posible luego de resuelto el caso.

(d) Luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita, la Dirección AVSEC deberá recolectar los informes por escrito de todos los participantes en el mismo, para realizar los reportes que deben ser enviados a la OACI, y para tomar las medidas necesarias en los programas de seguridad, para que estos hechos no se vuelvan a repetir y para la verificación y actualización de los procedimientos en los planes de contingencia.

(e) Cuando ocurra un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, Uruguay a través de la DI.N.A.C.I.A, preparará y enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional los informes siguientes:

(1) Un reporte preliminar sobre el acto de interferencia ilícita, el cual debe ser enviado a la OACI dentro de los 30 días de finalizado el mismo.

(2) Un reporte final sobre el acto de interferencia ilícita, el cual debe ser enviado a la OACI dentro de los 60 días de finalizado el mismo, debiéndose utilizar para ello, el formulario del Apéndice C del presente RAU.

SUBPARTE J EVALUACIÓN Y VERIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y LOS PLANES DE CONTINGENCIA

17.1 Evaluación y Verificación Programas de seguridad.

(a) Generalidades:

(1) La recopilación y evaluación rápida y continua de la información relativa a la amenaza y la transmisión de dicha información no confidencial, a las autoridades competentes es esencial para mantener un programa AVSEC eficaz.

(2) Según el nivel de amenaza que exista en el país, y de acuerdo con la situación internacional, se ajustarán los elementos del programa nacional AVSEC

(b) Responsabilidades:

(1) Los Servicios Nacionales de Información serán responsables de verificar la información sobre las amenazas relativas a la aviación civil incluyendo, aunque la enumeración no sea exhaustiva, información sobre grupos terroristas nacionales e internacionales, grupos violentos con motivaciones políticas y elementos criminales.

(2) Los Servicios de Información Nacional difundirán oportunamente a la DINACIA los informes sobre la amenaza por el procedimiento que se establezca.

(3) El Coordinador de Inteligencia de Estado, en coordinación

con el A-2 de la Fuerza Aérea, la Dirección Nacional de Inteligencia de Estado (DINACIE) y los demás Servicios de inteligencia, serán responsables por la recolección y colación de la información sobre las amenazas relevantes para la aviación civil incluyendo pero no limitándose a información sobre grupos terroristas internacionales y domésticos, grupos violentos con motivos políticos y de otra índole, y los grupos criminales.

(4) La DINACIA con el Comité Nacional AVSEC serán responsables de elaborar el nivel de riesgo de acuerdo con la información sobre la amenaza en términos de posibles ataques contra los intereses de la aviación civil.

(5) En respuesta a informaciones concretas sobre posibles amenazas a la aviación civil, quienes la evalúan considerarán. la vulnerabilidad de diferentes objetivos y se asegurarán que los aeropuertos, explotadores y otras autoridades involucradas adoptan medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza.

(6) A un aumento general en el nivel de la amenaza dirigida contra la aviación civil, se responderá con un incremento en el nivel de alerta, lo que implica establecer refuerzos generales de las medidas de seguridad en todo el sistema, según los planes de contingencia nacional y específicos en el área local.

(7) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC, con la información recibida sobre las posibles amenazas establecerá el nivel de Alerta en cuanto a la aplicación de medidas de seguridad adicionales.

(c) La DINACIA por intermedio de la Dirección AVSEC de acuerdo a el grado de amenaza para la aviación civil en nuestro territorio, establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar los aspectos pertinentes de los PSA, el PNSAC y del presente RAU basándose en la evaluación de riesgos.

(d) Amenazas dirigidas contra objetivos específicos de la aviación (aeronaves, aerolíneas, instalaciones y servicios vitales del aeropuerto, etc.) serán contrarrestadas a través de medidas específicas establecidas en los planes de contingencia correspondientes.

(e) Luego de cada incidente la Autoridad de seguridad competente llevará adelante una evaluación para determinar la eficacia de las medidas empleadas, o propiciar los ajustes necesarios.

(f) Estos ajustes se harán en coordinación con el Comité Nacional AVSEC y los Comités AVSEC de los aeropuertos.

17.3 Plan de contingencia.

(a) A las amenazas dirigidas contra objetivos concretos, (aeronaves, líneas aéreas, instalaciones de aeropuerto, etc.) se hará frente con medidas concretas, especificadas en los planes de contingencia correspondientes.

(b) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC elaborará el Plan Nacional de Contingencias para hacer frente a los actos de interferencia ilícita relacionados con las amenazas dirigidas contra objetivos específicos de la aviación (aeronaves, aerolíneas, instalaciones y servicios vitales del aeropuerto).

(c) El Plan Nacional de Contingencias deberá definir las diferentes hipótesis de amenazas y sus correspondientes niveles de "Alerta", las medidas y procedimientos a que han de aplicarse de acuerdo a cada una de las hipótesis y nivel de Alerta.

(d) La Autoridad de seguridad competente determinará que periódicamente se lleven ejercicios para chequear la eficacia de los planes de contingencia para hacer frente a actos de interferencia ilícita.

(e) Cada aeropuerto del País deber tener un plan de contingencia aprobado por la DINACIA.

(f) Será responsabilidad del Director del aeropuerto designado por la DINACIA, la elaboración y la actualización del plan de contingencia.

(g) El plan de contingencia de los aeropuertos deberá estar en coordinación con lo establecido en el Plan Nacional de Contingencia elaborado por la Dirección AVSEC aprobado por la DINACIA, y a lo establecido en el presente RAU.

(h) La Dirección AVSEC de la DINACIA con las conclusiones obtenidas en el análisis del hecho recomendará al Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil los cambios necesarios al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y dispondrá los cambios necesarios a la presente RAU 17 AVSEC con la aprobación de la DINACIA.

(i) La Dirección AVSEC basados en los resultados alcanzados en el análisis realizado sobre el acto de interferencia ilícita implementará los cambios necesarios del plan de contingencia con la aprobación de la DINACIA, los que luego de aprobados deberán ser incorporados en los PSA y PSEA.

(j) Los planes de contingencia deberán establecer los recursos médicos y sociales que se deberán atender. Al hablar de recursos sociales se refiere al apoyo espiritual y religioso de las personas.

(k) También se deberán establecer los tiempos mínimos de respuesta de las diferentes entidades involucradas.

(l) Los planes de contingencia deberán ser objeto de ejercicios periódicos:

(1) Se realizará un ejercicio de gestión de crisis completo cada dos años.

(2) Se realizará un ejercicio de gestión de crisis parcial cada dos años, en años alternos con el ejercicio completo.

(3) Se realizará un ejercicio de gestión de crisis de mesa una vez al año.

(f) Cada vez que se realice un ejercicio de gestión de crisis, se realizará una evaluación del mismo y sus procedimientos. Se utilizarán los resultados de dicha evaluación para actualizar el plan de contingencia.

SUBPARTE K CONTROL DE CALIDAD Y FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD

17.1 Programa Nacional de Control de Calidad.

(a) La Autoridad de seguridad competente conducirá una apreciación anual de la eficacia general del sistema nacional y de sus partes.

(b) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC debe desarrollar, implementar y mantener actualizado un Programa Nacional de Control de Calidad para la Seguridad de la Aviación Civil que en adelante se denominará Reglamento Nacional de Control de Calidad RNCC, para determinar el cumplimiento del PNSAC y del presente RAU, y validar su eficacia y eficiencia.

(c) El RNCC debe ser aprobado por la DINACIA y actualizado periódicamente por la Dirección AVSEC.

(d) La DINACIA a través de la Dirección AVSEC se asegurará que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.

(e) La Dirección AVSEC determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo realizada por la DINACIE, utilizando para ello el "Apéndice L" del presente RAU (Matriz de Actividades de VIGILANCIA)

(f) El Director AVSEC es responsable de recomendar y elevar al DINACIA, las actualizaciones o enmiendas del RNCC para su aprobación.

(g) Todas las personas, entidades u organismos cuyas responsabilidades se incluyen en el presente RAU serán sometidas a las medidas descriptas en el RNCC.

(h) El RNCC tiene autoridad sobre todas las entidades u organismos con responsabilidad en la seguridad de la aviación civil de nuestro País, en el cumplimiento del PNSAC y del presente RAU.

(i) Los aeropuertos, operadores aeroportuarios y explotadores aéreos deberán elaborar, aplicar y mantener un programa de control de calidad interno compatible con el RNCC.

(j) La Autoridad de seguridad competente determinará anualmente los elementos del sistema a probar y los procedimientos y normas a aplicar. Las personas que lleven adelante las pruebas, estarán munidas de la autorización escrita pertinente y deberán presentarla en caso de tener que identificarse de serle requerida por el personal de seguridad en servicio.

(k) La Dirección AVSEC conservara todos los informes (de auditoría, inspección prueba, estudio o investigación de seguridad) durante un periodo no menor a dos años. Asimismo las infracciones o incidencias de incumplimiento de normas corroboradas serán ingresadas en una base de datos para fines estadísticos. La información estadística será utilizada para:

(1) Determinar el historial de cumplimiento de las entidades acreditadas.

(2) La aplicación de medidas más severas proporcionales a la gravedad, la repetición de las infracciones y al historial de cumplimiento.

(I) La Dirección AVSEC de la DINACIA, deberá verificar y certificar por escrito cualquier objeto, material o dispositivo que se utilice para realizar las pruebas de seguridad.

17.3 Actividades de Control de Calidad

(a) La Dirección AVSEC, como Dependencia Encargada, dispondrá que a través de Inspectores AVSEC, se realicen auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que se cumpla con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.

(b) La Dirección AVSEC será responsable por el desarrollo de las actividades de control de calidad establecidas en RNCC. Dichas actividades incluyen pero no se limitan a la programación de, auditorias, inspecciones, pruebas, estudios, inspecciones e investigaciones, a la revisión final de todos los informes relacionados con éstas actividades, y a la revisión y aprobación de las recomendaciones sobre las medidas que se deben adoptar para asegurar el cumplimiento de las normas.

(c) La Dirección AVSEC complementará el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil mediante un análisis de la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, presentada en el Formulario de encuesta de Medición de la satisfacción en la aplicación de los Controles de seguridad del Apéndice J del presente RAU.

(d) Los inspectores de la Dirección AVSEC en cumplimiento de sus funciones, deben conducir auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de seguridad periódicamente relacionados con seguridad de la aviación, a los operadores de los aeropuertos, operadores aéreos, proveedores de seguridad, proveedores de servicios para la aviación civil y de cualquier poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo, con el fin de verificar el PNSAC y los programas de seguridad que fueron aprobados por la DINACIA, los inspectores de la Dirección AVSEC pueden obtener copia de los documentos y registros con la finalidad de determinar si se mantienen los niveles de competencia de acuerdo a lo establecido en los programas de seguridad y en el presente documento.

(e) Los inspectores de seguridad de la Dirección AVSEC tienen la autoridad para detener operaciones, imponer medidas correctivas inmediatas cuando exista evidencia positiva que se ha omitido, obviado o implementado incorrectamente las medidas de seguridad de acuerdo a lo establecido en el PNSAC y en el presente RAU, y atente contra la seguridad de la aviación civil lo cual deberá informar inmediatamente a la Dirección AVSEC de la DINACIA.

(f) Los inspectores de seguridad de la Dirección AVSEC tienen la autoridad para aplicar sanciones por intermedio de la Dirección AVSEC de la DINACIA de acuerdo a lo establecido en el Decreto 363/994 de 10 de agosto de 1994, Código de Faltas y Sanciones.

(g) La DINACIA, el operador del aeropuerto y el operador aéreo deben revaluar los controles y procedimientos de seguridad cuando sea afectado por un acto de interferencia ilícita o cuando el sistema de seguridad de la aviación se vea comprometido, y oportunamente adoptará las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles o deficientes, a fin de evitar la repetición de los hechos. Estas medidas serán informadas a la OACI por la DINACIA..

(h) La Dirección AVSEC de la DINACIA, deberá verificar y certificar por escrito cualquier objeto, material o dispositivo que se utilice para realizar las pruebas de seguridad.

17.5 Seguridad de las bases en otros Estados.

(a) La Dirección AVSEC de la DINACIA realizará las coordinaciones necesarias para realizar auditoria/inspecciones de seguridad aeroportuaria AVSEC en las bases de las aerolíneas de bandera nacional en otros Estados, con el fin de verificar el cumplimiento de lo establecido en los programas de seguridad.

(b) Las auditorías/inspecciones de seguridad aeroportuaria AVSEC en las bases de las aerolíneas de bandera nacional en otros Estados, se realizaran con Auditores Nacionales designados por la Dirección AVSEC de la DINACIA, y serán mínimo una al año en cada base que operen en el exterior.

(c) La Dirección AVSEC de la DINACIA realizará las coordinaciones necesarias para realizar auditorías/inspecciones de seguridad aeroportuaria AVSEC en los Estados que realicen operaciones con pasajeros de transporte aéreo comercial en nuestro país que efectúen transbordo para realizar la validación de los procedimientos de seguridad que aplican los otros Estados, en colaboración con el Estado solicitante, y establecerá procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

(d) Las auditorías/inspecciones AVSEC a los Estados que hayan establecido un proceso de validación con nuestro Estado y apliquen procedimientos de inspección aceptados por ambos Estados, se deberán realizar un mínimo de tres al año.

(e) Dichas coordinaciones serán realizadas a solicitud del otro Estado interesado o podrán ser solicitadas por nuestro Estado de acuerdo a un estudio de necesidades que debe ser realizado por la Dirección AVSEC y aprobado por la DINACIA.

(f) Las actividades auditoría/inspecciones de seguridad aeroportuaria AVSEC en las bases en otros Estados de las aerolíneas que realizan en nuestro País operaciones con pasajeros serán atendidas con cargo a proveer por la DINACIA.

17.7 Certificación para auditores/inspectores e instructores de seguridad de la aviación civil AVSEC.

(a) La DINACIA a propuesta de la Dirección AVSEC, certificará a los auditores/inspectores nacionales de seguridad de la aviación AVSEC, que hayan cumplido con los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción para la Aviación Civil aprobado por la DINACIA; en adelante denominado como Reglamento Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (RNISAC).

(b) (Gastos de inspección) Los gastos que demande a la autoridad aeronáutica la inspección, auditoría, habilitación, examen, peritajes y demás verificaciones que realice a requerimiento de personas de derecho público o privado, serán de cargo exclusivo del requirente. Este deberá anticipar las sumas que determine el arancel aprobado por el Poder Ejecutivo a propuesta de la autoridad aeronáutica.

(c) La DINACIA a propuesta de la Dirección AVSEC certificará a los instructores nacionales de seguridad de la aviación AVSEC, que hayan cumplido con los requisitos exigidos por la DINACIA, los cuales deben estar establecidos en el Programa Nacional de Instrucción para la Aviación Civil aprobado por la DINACIA.

17.9 Financiamiento de la seguridad aeroportuaria AVSEC.

(a) Las inversiones para atender las necesidades de la Seguridad de la aviación civil serán atendidas de acuerdo a lo previsto en la Sub Parte D 17.19 (a) del presente RAU.

(b) Será responsabilidad de la DINACIA que estén disponibles los fondos, facilidades, recursos e instalaciones necesarios para atender las necesidades en materia de seguridad aeroportuaria AVSEC, a excepción de los aeropuertos concesionados que se regirán por el "Contrato de Gestión Integral".

(c) Las actividades de capacitación en materia de seguridad aeroportuaria AVSEC serán atendidas de acuerdo a lo previsto en la Sub Parte D 17.19 (a) del presente RAU.

APÉNDICES

Este documento contiene Políticas Nacionales sobre Seguridad de la Aviación Civil contra actos interferencia ilícita. Los detalles concretos y los procedimientos de cómo se llevarán a la práctica esas políticas, serán establecidos en los programas de seguridad correspondientes. El presente RAU cuenta, con los siguientes apéndices:

Apéndice A: Modelo del Programa de Seguridad de Aeropuerto.

Apéndice B: Modelo del Programa de Seguridad del Explotador Aéreo y del Explotador Aeroportuario.

Apéndice C: Formulario Acto de Interferencia Ilícita.

Apéndice D: Formulario modelo para el Transporte de Armas de Fuego en una Aeronave.

Apéndice E: Formulario modelo para Amenaza de Bomba.

Apéndice F: Lista de Verificación PSA

Apéndice G: Lista de Verificación PSEA

Apéndice H: Lista de verificación de un Punto de Inspección

Apéndice I: Lista de Verificación de Estudio de Seguridad.

Apéndice J: Formulario de encuesta de Medición de la Satisfacción en la Aplicación de los Controles de Seguridad

Apéndice K: Modelo de tabla de control de la Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo (OJT)

Apéndice L: Matriz de Actividades de VIGILANCIA.

Apéndice A

Modelo del Programa de Seguridad de Aeropuerto.

La presentación del presente documento requiere un estudio y análisis por parte de la Sección Planes y Programas de la Dirección AVSEC de la DINACIA, en el mismo se deberá considerar una descripción detallada en cada uno de los capítulos con información de los procedimientos y requerimientos de seguridad teniendo como referencia el presente modelo de programa. Posterior al análisis y sus correcciones de ser necesarias por la Dirección AVSEC, deberá ser aprobado por la DINACIA.

OBJETIVO DEL PROGRAMA.

1.1 Satisfacer los requerimientos del Anexo 17 de la OACI y los establecidos en el PNSAC y el presente RAU.

1.2 Definir las medidas de seguridad de la aviación y las responsabilidades correspondientes por parte de aquellos que han de aplicarlas. Deben aclararse e indicarse los detalles de todas las medidas que han de ser aplicadas en el aeropuerto para satisfacer los requerimientos del PNSAC.

2. DEFINICIONES

Definiciones: Se deben utilizar las del PNSAC el presente RAU y aquellas expresiones o términos, que se entiendan deban ser definidas para una mejor comprensión.

3. FUENTES DEL CONTENIDO

3.1 Legislación nacional: Se deben Indicar los detalles de la legislación nacional (leyes, decretos, etc.) que dan autoridad al programa.

3.2 PNSAC y RAU 17 AVSEC. Se hará referencia a los artículos correspondientes del PNSAC y del presente RAU que forman parte de la base del programa de seguridad de aeropuerto, así como a las disposiciones pertinentes que rigen la elaboración de medidas y procedimientos.

3.3 Otra reglamentación o legislación: Se deben indicar lo detalles de todo otro tipo de reglamento o legislación, que proporcione apoyo legal al Programa de Seguridad del Aeropuerto. Hacer referencia a las partes pertinentes de la legislación penal nacional como sea necesario.

4. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR DEL AEROPUERTO

4.1 Operador del aeropuerto: Una descripción de las tareas concretas del personal del operador de aeropuerto involucrado en la aplicación del presente RAU.

4.2 Sección de seguridad del aeropuerto: Una descripción de las funciones y responsabilidades de la organización del departamento de seguridad del aeropuerto y del oficial de seguridad de aeropuerto y/o oficial AVSEC.

4.3 Servicios de seguridad: Una descripción de las tareas de la PAN y de los diversos organismos que prestan seguridad en los aeropuertos (policía nacional, seguridad del aeropuerto, proveedores de seguridad de empresas de seguridad, etc.). Establecer con claridad las responsabilidades de cada uno de ellos para evitar una interpretación errónea de la función y responsabilidad concreta de cada una de las autoridades.

4.4 Otros organismos del gobierno: Describir las funciones de otros organismos del gobierno (aduanas, inmigración, etc.) implicados en prestar apoyo al programa de seguridad del aeropuerto.

4.5 Explotador aéreo: Describir la función de las líneas aéreas (tanto nacionales como extranjeras) que realizan operaciones en el aeropuerto y cualquier función o tarea de seguridad que se les haya asignado en apoyo del programa de seguridad. Se debe incluir en un apéndice una lista de las personas responsables y sus sustitutos en cada línea aérea con todos los detalles pertinentes de la forma de ponerse en contacto con las mismas (números de teléfono, tanto de trabajo como de domicilio, dirección de la sede, etc.).

4.6 Operadores aeroportuarios del aeropuerto: Indicar la responsabilidad de los concesionarios y de los arrendatarios, cuándo se requiere su cooperación y asistencia y la forma en que deben contribuir a la seguridad de la aviación civil.

4.7 Autoridades municipales: Indicar las tareas que se requerirán de cualquiera de las autoridades municipales locales para prestar asistencia en la aplicación del programa de seguridad de aeropuerto.

4.8 Otras autoridades: Una descripción con respecto a otras autoridades involucradas en este programa (correos, comunicaciones, extinción de incendios, salud, etc.). Las funciones que desempeñan y la asistencia que deben exigírsele que proporcionen.

4.9 Aviación General: Indicar el impacto del Programa de Seguridad en las operaciones de la aviación general y sus efectos colaterales.

5. COMITÉ AVSEC DEL AEROPUERTO

5.1 Atribuciones. Establecer los requerimientos pertinentes al Comité AVSEC del Aeropuerto según lo especificado en el PNSAC. Definir claramente sus atribuciones y responsabilidades con respecto a los procedimientos y medidas de acuerdo a que establece PNSAC, destinadas a proteger eficazmente al aeropuerto contra actos de interferencia ilícita. El Comité debería reunirse periódicamente, en pleno o parcialmente como grupo operacional más pequeño, de preferencia a intervalos específicamente establecidos. Deben levantarse actas de cada reunión que, una vez aprobadas por los miembros del comité se distribuirán a las organizaciones involucradas.

5.2 Composición de los miembros: Preparar una lista de los miembros del Comité AVSEC, en la que deben incluirse todos los organismos participantes en la operación del aeropuerto que contribuyen al establecimiento y la aplicación de medidas de seguridad, comprendidos los miembros y otras personas designadas por los miembros. Se debe incluir una lista completa de los nombres, cargos, y cualquier otro dato pertinente, de todos los miembros del Comité AVSEC del Aeropuerto. El Director del Aeropuerto desempeñará la función de Presidente del Comité. El Oficial AVSEC de la DINACIA prestara los servicios de asesor en seguridad, para el comité.

6. COMUNICACIONES

6.1 En esta sección se debe describir la forma por la que la autoridad en materia de seguridad y la sección de políticas y reglamentación de seguridad, comunica los requerimientos del PNSAC a la industria aeronáutica del país.

6.2 Incluir la referencia a los procedimientos de distribución de informes que sean resultado de las inspecciones, evaluaciones, estudios, pruebas e investigaciones en materia de seguridad. Deberían también describirse las instrucciones y orientaciones sobre la clasificación correcta y procedimientos de tramitación de la información confidencial que figure en tales informes.

6.3 Deberán también indicarse los detalles de la política sobre comunicaciones a otros Estados, a la OACI y a los medios de comunicación, respecto a la seguridad de la aviación civil.

7. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO

7.1 Generalidades: En esta parte deberá incluirse el nombre del aeropuerto, su ubicación con respecto a la ciudad más cercana, dirección oficial del aeropuerto, su índole, nombre del administrador del aeropuerto, número de teléfono y código de identificación.

7.2 Parte pública, parte aeronáutica y ZSR. Se deben indicar claramente las diversas zonas de los predios aeronáuticos y las zonas de circulación pública, además de otros sectores del aeropuerto seguidos de una breve descripción. La parte aeronáutica del aeropuerto debería marcarse claramente y deberán indicarse todas las ZSR, junto con todos los puestos de control de acceso. Un mapa preciso y a escala del lugar y del plano del aeropuerto deben adjuntarse como apéndice.

7.3 Horas de funcionamiento: Indicar los detalles de las horas de funcionamiento del aeropuerto, las horas de funcionamiento de la torre de control de tránsito aéreo y las instalaciones de comunicaciones sobre el terreno. En caso de las ZSR, debe haber control de acceso las 24 horas del día. Deberían también incluirse los procedimientos relativos a la seguridad fuera de las horas normales de operaciones.

7.4 Operaciones y organizaciones del aeropuerto: Enumerar y describir brevemente las actividades que desempeñan todas las organizaciones del aeropuerto y otras entidades conexas, por ejemplo:

7.4.1 Servicios de operación del aeropuerto; se incluyen la administración, el mantenimiento, las comunicaciones, los servicios de extinción de incendios o cualesquiera otros servicios operacionales.

7.4.2 Servicios de tránsito aéreo: Han de incluirse la torre, el edificio terminal, los servicios centrales y los servicios de vuelo.

7.4.3 Operador aéreo: Una lista de todos los operadores aéreos que utilizan el aeropuerto y los destinos a que prestan servicio. También se deben incluir los detalles del promedio de movimientos diarios de pasajeros y del volumen de carga aérea total, respecto a todos los operadores aéreos durante la temporada alta y la temporada baja.

7.4.4 Aviación General: Una lista de todas las empresas de la aviación general que realizan operaciones hacia y desde el aeropuerto. Se deben indicar los detalles del volumen de tránsito de la aviación general y de todos los controles de seguridad impuestos en determinados lugares, la responsabilidad de las instalaciones de la aviación general y el acceso a la rampa comercial y a las zonas de la plataforma.

7.4.5 Organizaciones y negocios privados. Detallar todos los arrendatarios del aeropuerto, tiendas, empresas de manejo de carga, empresas de abastecimiento, oficinas turísticas, empresas privadas de seguridad o cualesquiera otras empresas privadas que realizan operaciones en el aeropuerto con los particulares de los administradores y de sus números de teléfono. Debería indicarse su ubicación en el aeropuerto y en los locales de la terminal sobre mapas que deberían adjuntarse como apéndices.

7.4.6 Concesionarios del aeropuerto: Deberá indicarse su ubicación en el aeropuerto y sus responsabilidades de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Gestión Integral.

7.4.7 Organizaciones militares y del ministerio del interior: Se describen los puntos para establecer comunicaciones con las dependencias militares del ministerio del interior que realicen operaciones en el aeropuerto. Deberá incluirse los detalles de memorándums de entendimiento con estas instituciones si los hubiera.

8. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO

En esta sección deberán indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados en el aeropuerto en apoyo al PNSAC. Deberán adaptarse los encabezamientos y el esquema

modelo de contenido para que correspondan con las condiciones locales vigentes.

8.1 Seguridad de aeropuerto:

8.1.1 Medidas de control de acceso: Describir los métodos de control de acceso a las ZSR, incluyendo los detalles del sistema de pases o permisos en lo referente a personas y vehículos y los procedimientos de inspección y registro que se realizan.

8.1.2 Indicar quien y que tipo de evaluación de los antecedentes de las personas que solicitan la expedición de cualquier clase de pase se realizan. Indicar quien y la forma en la que se realizan las rondas de vigilancias en las áreas públicas, en las áreas aeronáuticas y en las ZSR, incluida todas las patrullas fuera del aeropuerto para impedir posibles ataques a distancia y desde emplazamientos para lanzamiento de misiles.

8.1.3 Medios materiales de seguridad: Una descripción de los materiales de seguridad relacionados con cercas, altura del vallado, sistemas de detección de intrusos, circuito cerrado televisión, etc.

8.1.4 Instalaciones para los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación: Describir los medios materiales de seguridad utilizados para proteger las instalaciones de los servicios de tránsito aéreo, las comunicaciones y las ayudas para la navegación, junto con una evaluación de su vulnerabilidad a interferencias de ondas, mencionándose la importancia relativa de cada una de las instalaciones en relación con la seguridad de la navegación aérea.

8.1.5 Aviación General: Descripción de las medidas de seguridad aplicadas a la aviación general y cualesquiera otros procedimientos especiales aplicados a la tripulación o a los pasajeros que realizan operaciones hacia y desde el aeropuerto. Detallar el promedio de movimientos diarios con variaciones según la temporada y el número de aeronaves que permanentemente están estacionadas en el aeropuerto.

8.2 Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano:

8.2.1 Autoridad: Citar la fuente jurídica para la aplicación de las medidas de seguridad y cualesquiera leyes locales. Detallar los procedimientos que han de seguirse si alguna persona no permite ser registrada o que se le niega el embarque por cualquier motivo. Indicar en un apéndice las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado que están exentos de la inspección o del registro.

8.2.2 Presentación y facturación: Procedimientos de presentación y facturación para grupos de pasajeros o para pasajeros de alto riesgo, procedimientos para la protección del boleto aéreo, pases de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos. Indicar claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manejo de carga, de conformidad con las disposiciones del PNSAC.

8.2.3 Documentos de viaje: Procedimientos para verificar los documentos de identidad y de viaje del pasajero, incluyendo los pasajeros de origen, los pasajeros en trasbordo y los pasajeros en tránsito.

8.2.4 Procedimientos de inspección: Describir los procedimientos y medidas para la inspección, incluidas las proporciones mínimas de registro manual de ser aplicable, identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas, medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos, normas por alcanzar, procedimientos para personas con necesidades especiales, arreglos de inspección privada y medidas a adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos.

8.2.5 Equipo: Lista del equipo disponible en cada puesto de registro y las pruebas ordinarias requeridas, así como los procedimientos de mantenimiento requeridos para asegurar que se mantienen en servicio y satisfacen las normas requeridas antes de ser utilizados. Indíquense los detalles de los procedimientos a seguir cuando falla el equipo, o cuando, por cualquier otro motivo, está fuera de servicio.

8.2.6 Personal de seguridad: Describir los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además indicar la instrucción requerida (inicial, en el puesto de trabajo y de repaso) y los registros que se conservan de esa instrucción.

8.2.7 Segregación, control y cotejo: Indicar la separación de las personas inspeccionadas de las no inspeccionadas, en el edificio terminal, después del puesto de inspección. Si no se logra esta separación, descríbanse los procedimientos suplementarios tales como una inspección secundaria en la zona de embarque. Indicar el cotejo que deben hacer las aerolíneas a los pasajeros antes de subir a la aeronave.

8.2.8 Describir los procedimientos realizados para asegurar el control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por las zonas de la plataforma o son transportados por vehículos a las aeronaves.

8.2.9 Procedimientos para el personal y la tripulación de vuelo: Indicar si las medidas de seguridad se aplican a todo el personal del aeropuerto, tripulaciones de vuelo, policía y personal de otros organismos gubernamentales. Explicando los procedimientos para adoptar y manifestar claramente las medidas para evitar una falsa interpretación y asegurar una aplicación uniforme de estas medidas.

8.2.10 Valija diplomática y mensajerías del gobierno: Indicar los procedimientos aplicables a las valijas diplomáticas y mensajerías del gobierno. Explicar si las valijas diplomáticas pueden ser inspeccionadas y de ser así, indicar el procedimiento.

8.2.11 Facilidades para dignatarios: Describir los procedimientos para procesar les medidas que faciliten el desplazamiento de los dignatarios, indicando claramente la existencia de arreglos previos para el despacho privado de pasajeros que sean dignatarios o privados, y las excepciones respecto a las vías de inspección normales de los pasajeros, reduciéndolas a un mínimo.

8.2.12 Pasajeros de categoría especial: Describir los procedimientos a seguir para pasajeros en custodia posiblemente perturbadores, por ejemplo personas en custodia, presos peligrosos, deportados, personas que sufren de enfermedades mentales, etc. Indicar claramente las diversas tareas de los organismos implicados. Hacer referencia concreta a la notificación de los operadores aéreos y al piloto al mando pertinente.

8.2.13 Aviación General: Mencionar los procedimientos para controles de seguridad, respecto a los pasajeros de aeronaves y a la tripulación de la aviación general, en particular durante situaciones de elevada amenaza.

8.3 Seguridad del equipaje de bodega:

8.3.1 Autoridad: Describir la fuente en que se basa la autoridad jurídica para adoptar medidas de inspección y los procedimientos por seguir si una persona rechaza que su equipaje de bodega esté sometido a las inspecciones de rutina. Elaborar una lista de las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado cuyo equipaje de bodega tiene un tratamiento especial de registro.

8.3.2 Presentación y facturación: Detallar el proceso de presentación y facturación del equipaje; el lugar en el que se realiza y cualesquiera arreglos especiales. Medidas e instalaciones

para pasajeros viajando en grupo o de pasajeros de alto riesgo que sean distintos de los procedimientos normales.

8.3.3 Indicación de los detalles de interrogación de cualquier pasajero: Indicar claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manejo de carga de conformidad con las disposiciones del PNSAC.

8.3.4 Presentación y facturación fuera del aeropuerto: Si se autoriza la presentación y facturación fuera del aeropuerto o a la entrada del aeropuerto, se deben describir las medidas de protección contra actos de interferencia ilícita hasta que el equipaje sea cargado en la aeronave.

8.3.5 Procedimientos de inspección: Procedimientos y medidas de inspección, incluida la proporción mínima de registro manual, de ser aplicable, y la identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas, medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos, normas a cumplir y medidas a tomar si se descubren armas o artefactos explosivos.

8.3.6 Equipo: Lista del equipo disponible en cada puesto de registro y los procedimientos ordinarios requeridos para prueba y mantenimiento, a fin de asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado. Indicar los detalles de los procedimientos por seguir cuando falla el equipo o, por cualquier motivo, está fuera de servicio.

8.3.7 Personal de seguridad del equipaje facturado: Describir los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además, indicar la instrucción requerida (inicial, en el puesto de trabajo y de repaso) y los registros que se conservan de esa instrucción.

8.3.8 Cotejo de los pasajeros y del equipaje facturado: Describir los procedimientos para asegurarse que solamente se carga en la aeronave el equipaje facturado que pertenece a los pasajeros del vuelo correspondiente que realmente han embarcado en la aeronave y que el equipaje facturado se ha sometido a los controles necesarios de seguridad y está autorizado su abordaje en ese vuelo. Hacer una referencia concreta a las diversas categorías de pasajeros (de origen, de transferencia en la línea aérea y entre líneas aéreas, de pasajeros en tránsito que desembarcan). Debe mencionarse el uso de la automatización, describiendo el principio del sistema y lo que se logra con el mismo.

8.3.9 Procedimientos para el personal del aeropuerto y la tripulación de vuelo: Indicar si las medidas de seguridad se aplicarán a todos los miembros de la tripulación de vuelo. Explicar los procedimientos por adoptar e indicar claramente las medidas particulares para evitar una interpretación errónea y asegurar la aplicación uniforme de las medidas de seguridad.

8.3.10 Equipaje no acompañado: Describir los procedimientos respecto al equipaje que se ha separado de su propietario durante una interrupción del sistema de manipulación del equipaje, por referencia a los controles adicionales de seguridad a los que está sometido el equipaje antes de ser cargado a una aeronave.

8.3.11 Zona de reclamo de equipaje: Describir las medidas aplicables al equipaje facturado que no haya sido reclamado por el pasajero, incluyendo los detalles de la inspección o registro y el almacenamiento en condiciones de seguridad. Describir también las medidas para impedir que los pasajeros retiren artículos prohibidos escondidos en el equipaje facturado y en la zona de reclamo de equipajes que pudieran subsiguientemente ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita en la terminal del aeropuerto de llegada.

8.4 Seguridad de la carga aérea:

8.4.1 La expresión "carga aérea" en el contexto de la seguridad de la aviación incluye, las mercancías normales, los reenvíos, los transbordos, los artículos de mensajerías no acompañados, el correo, el correo diplomático, los repuestos y provisiones de la compañía y el equipaje no acompañado que se expida como carga en una aeronave de transporte de pasajeros.

8.4.2 Autoridad: Describir la fuente jurídica de la que depende la autoridad para adoptar medidas de seguridad y cuál es el organismo responsable del cumplimiento.

8.4.3 Procedimientos de seguridad: Describir los procedimientos a seguir para el reconocimiento de los agentes acreditados, expedidores conocidos, carga conocida y no conocida, carga de trasbordo, la función del operador aéreo, verificaciones aleatorias, registros documentales, control de acceso, almacenamiento y transporte en condiciones de seguridad.

8.4.4 Equipo: Lista del equipo disponible para realizar la inspección de la carga aérea y las pruebas ordinarias requeridas, así como los procedimientos de mantenimiento impuestos para asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado. Indicar los detalles de los procedimientos a seguir cuando el equipo falla o, por cualquier otro motivo, está fuera de servicio.

8.5 Seguridad de las provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronave:

8.5.1 Autoridad: Describir la fuente jurídica en la que se basa la autoridad para las medidas de seguridad y el organismo responsable de su cumplimiento.

8.5.2 Procedimientos de seguridad: Describir los procedimientos seguidos y las responsabilidades por referencia a provisiones conocidas y desconocidas, medios materiales de seguridad, medidas de control de acceso, almacenes de aduanas, sellos para mercancías que han sido sometidas a intromisión, búsqueda y sello de vehículos, carretillas para aprovisionamiento y contenedores, cargas múltiples, operaciones de aprovisionamiento en la parte aeronáutica, recibo y convalidación de envíos hacia las ZSR, medidas de seguridad de los operadores aéreos.

8.6 Control de armas de fuego y de otras armas:

8.6.1 Legislación y reglamentación: La legislación y los reglamentos nacionales establecen lo relativo a la portación de armas de fuego, o de otro tipo a bordo de las aeronaves, en la zona de salida para embarque, y a la llegada al aeropuerto. o la portación de éstas en la zona de jurisdicción del aeropuerto. Se deben citar las referencias con respecto a las disposiciones pertinentes de las leyes o decretos apropiados.

8.6.2 Transporte de armas de fuego: Describir el procedimiento para el manejo y transporte de armas de fuego en cumplimiento de las disposiciones del PNSAC, en el equipaje facturado, o como carga. Describir la función del operador aéreo y de la tripulación. Mencionar cualesquiera arreglos especiales por aplicar en las zonas de facturación y de recogida del equipaje.

8.6.3 Tenencia de armas de fuego: Describir la política nacional respecto a la portación autorizada de armas de fuego en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política. Explicar las tareas de los organismos implicados y las de los operadores aéreos. Indicar claramente la autoridad para portar armas concedida al personal de seguridad en vuelo, escoltas de presos, deportados o escoltas de dignatarios. Describir los procedimientos pertinentes, incluyendo la notificación al operador de la aeronave y al piloto al mando.

8.7 Seguridad de la aeronave:

8.7.1 La responsabilidad básica para la seguridad de la aeronave incumbe al operador aéreo, en cuyos programas de seguridad deberían tenerse en cuenta el programa de seguridad del aeropuerto de forma que puedan coordinarse las medidas de seguridad.

8.7.2 Control de acceso a la aeronave: Describir las medidas de protección de la aeronave en tierra por referencia a las obligaciones de la tripulación de la aeronave y al personal de mantenimiento que presta servicios a la aeronave para identificar a las personas que se acercan o embarcan a la aeronave y para comprobar que las aeronaves que no están en servicio o son objeto de mantenimiento tengan todos los puntos de acceso asegurados y retiradas las escalerillas de acceso o las pasarelas de embarque de los pasajeros.

8.7.3 Patrullas de seguridad: Describir las patrullas de seguridad que se realizan en la parte aeronáutica, con los detalles de las comunicaciones que se proporcionan para control de seguridad y para control de tránsito aéreo local y el equipo de seguridad transportado.

8.7.4 Precauciones previas al vuelo: Describir las precauciones previas al vuelo que se adoptan regularmente durante situaciones de gran amenaza o a solicitud. Indicar claramente los organismos involucrados y sus respectivas tareas.

8.7.5 Notificación de amenazas: Describir los procedimientos para reaccionar cuando se tiene información indicando que una determinada aeronave puede ser sometida a un acto de interferencia ilícita y quién es responsable de aplicar las medidas adicionales de seguridad que se consideren necesarias para enfrentarse a la amenaza. Definir las responsabilidades en cuanto a informar a la autoridad competente en materia de seguridad de seguridad de la aviación civil si no es el organismo que inicia tales notificaciones de amenaza.

8.7.6 Vuelos bajo creciente amenaza: Describir los procedimientos a aplicar para determinados vuelos sometidos a creciente amenaza, incluidas las zonas aisladas de estacionamiento, la guardia particular de aeronaves, la escolta a las aeronaves en rodaje y la inspección de las trayectorias de aproximación y de despegue de los vuelos. Incluir un plano de los lugares de estacionamiento.

8.7.7 Registro de aeronave: Describir los procedimientos para la inspección y registro de aeronaves tanto en operaciones ordinarias como cuando una aeronave pueda ser objeto de gran amenaza. Determinar cuáles son los organismos que serán responsables de realizar el registro, la necesidad de listas de verificación para evitar duplicación de esfuerzos, la buena iluminación y el personal bien entrenado con la ayuda de la tripulación de vuelo o el personal auxiliar técnico de la aeronave. Indicar las medidas que se deben adoptar si se descubren artefactos explosivos sospechosos y quien asume la responsabilidad de adoptar la decisión de trasladar o evacuar la aeronave y la de continuar las operaciones del aeropuerto.

8.8 Equipo de seguridad y especificaciones:

8.8.1 Operaciones y mantenimiento: Describir la asignación de responsabilidades y los organismos que asumen la responsabilidad de la adquisición, instalación, funcionamiento y mantenimiento del equipo de seguridad. Preparar una lista de todo el equipo de seguridad en el aeropuerto utilizado en apoyo de la seguridad de la aviación civil incluida el número, emplazamiento, mantenimiento y calibración, responsabilidades. Incluir el equipo de rayos X, el equipo de detección de explosivos, los detectores de metales manuales y de pórtico, las cámaras de simulación, los perros para detección de explosivos y el equipo para eliminación de explosivos. Adjuntar un plano como apéndice indicando la distribución del equipo en el aeropuerto.

9. RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Plan de contingencia de aeropuerto: El plan de contingencia de aeropuerto deberá estar en consonancia con el programa de seguridad del aeropuerto. Las directrices sobre la estructura y el contenido del plan deberán obtenerse de la Dirección AVSEC. En el plan deberá incluirse la información relativa a las responsabilidades para el mando, procedimientos de control y comunicaciones, procedimientos de negociación de rehenes, lugares designados para estacionamiento de aeronaves, acceso y control de emplazamientos en los que han ocurrido incidentes, equipo de comunicaciones, directrices sobre el modo de atender a los medios de prensa, de comunicaciones y al público. Adjuntar como apéndice al programa de seguridad de aeropuerto un ejemplar del plan de contingencia del aeropuerto.

10. INSTRUCCIÓN SOBRE SEGURIDAD

Describir el programa de capacitación en seguridad de la aviación impartido al personal de seguridad en el aeropuerto y a todas las demás personas que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación, incluyendo las de gestión, aeropuerto, operadores aéreos y personal de seguridad de los agentes acreditados de carga, PAN, ministerio del interior, aduanas y personal de inmigración, miembros de las tripulaciones de aeronaves y demás personal del aeropuerto. Describir también cualquier otra clase de capacitación, incluidos los ejercicios del plan de contingencia y los ejercicios que impliquen una reacción ante un acto de interferencia ilícita, concebidas para someter aprueba la condición de preparación.

11. APÉNDICES

11.1 Organigramas que se refieran a la estructura de organización del operador del aeropuerto y de la gestión de seguridad.

11.2 Mapa a escala del aeropuerto y de las zonas periféricas.

11.3 Mapa a escala detallada indicando la parte aeronáutica y la parte pública y las ZSR así como los puntos de control de acceso.

11.4 Mapa detallado de los edificios de la terminal incorporando la ubicación del equipo de seguridad.

11.5 Información para ponerse en contacto con los operadores aéreos.

11.6 Organizaciones y negocios privados que funcionan en el aeropuerto.

11.7 Lista de las personas exentas de las medidas de inspección o registro.

11.8 Legislación y reglamentación nacionales relativas a la portación de armas y de armas de fuego.

11.9 Plan de contingencia de aeropuerto, los planos que se usaran en el plan de contingencia deben ser cuadriculados para una mejor ubicación del sitio.

Apéndice B

Modelo del Programa de Seguridad del Explotador Aéreo y del Explotador Aeroportuario.

La presentación del presente documento requiere un estudio y análisis por parte de la Sección Planes y Programas de la Dirección AVSEC de la DINACIA, en el mismo se deberá considerar una descripción detallada en cada uno de los capítulos con información de los procedimientos y requerimientos de seguridad teniendo como referencia el presente programa modelo, tomando los capítulos que le correspondan a cada uno. Posterior al análisis y sus correcciones de ser necesarias por la Dirección AVSEC, deberá ser aprobado por la DINACIA.

1. OBJETIVO DEL PROGRAMA

2. DEFINICIONES

Definiciones: Se deben utilizar las del presente RAU y aquellas expresiones o términos, que la empresa entienda deban ser definidas para una mejor comprensión.

3. OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES NACIONALES

3.1. La autoridad AVSEC competente del Estado del Explotador.
3.2. La autoridad competente Nacional.
3.3. Legislación Nacional.

4. DESCRIPCION DE LA EMPRESA

5. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA LÍNEA AÉREA

5.1. Política de seguridad de la línea aérea.
5.2. Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de la aviación de la línea aérea.
5.3. Información y comunicaciones.
5.4. Descripción de las operaciones de la línea aérea.

6. SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

6.1. Finalidad de la inspección y del registro.
6.2. Procedimientos de inspección y registro manual de los pasajeros de origen:
6.2.1 Normas de inspección y de registro.
6.2.2 Lugar de inspección o de registro.
6.2.3 Detalles del equipo de inspección.
6.2.4 Detalles del operador o proveedor del servicio.
6.3 Procedimientos para la inspección y el registro manual de pasajeros de trasbordo.
6.31 Normas de inspección y de registro.
6.32 Lugar de la inspección o del registro.
6.33 Detalles del equipo de inspección.
6.34 Detalles del operador o proveedor del servicio.
6.4 Lista de personas a las que se exime de la inspección y del registro.
6.5. Inspección y registro del equipaje de mano.
6.5.1 Normas de inspección y de registro.
6.5.2 Lugar de la inspección y del registro.
6.5.3 Detalles de la inspección del equipo.
6.5.4 Detalles del operador o del proveedor de servicio.
6.6 Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos.
6.7 Control del movimiento de la circulación de los pasajeros.
6.8 Medidas para categorías especiales de pasajeros.
6.8.1 Diplomáticos y otras personas privilegiadas.
6.8.2 Mensajerías del gobierno y valija diplomática.
6.8.3 Pasajeros de movilidad reducida y con problemas médicos.
6.8.4 Pasajeros no admisibles / deportado / prisioneros con escolta.
6.9 Política para pasajeros perturbadores.
6.9.1 Procedimientos en tierra.
6.9.2 Procedimientos a bordo.
6.9.3 Autoridad para utilizar medios de retención.
6.9.4 Procedimientos de notificación.
6.9.5 Mantenimiento de los registros relativos a la notificación.

7. SEGURIDAD DEL EQUIPAJE FACTURADO

7.1 Finalidad de las medidas de seguridad.
7.2 Verificaciones de la identificación de los pasajeros
7.21 Normas de las verificaciones.
7.22 Lugar de las verificaciones.
7.3 Interrogación de pasajeros.
7.3.1 Descripción de las preguntas.
7.3.2 Lugar de entrega del equipaje.
7.3.3 Detalles del proveedor del servicio.
7.4 Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje facturado de origen.
7.4.1 Normas para la inspección y registro.
7.4.2 Lugar de la inspección y registro.
7.4.3 Detalles del equipo de inspección.
7.4.4 Detalles del operador o del proveedor del servicio.
7.5 Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje de cabina transbordado.
7.5.1 Normas de inspección y registro.
7.5.2 Lugar de inspección y registro.
7.5.3 Detalles del equipo de inspección.
7.5.4 Detalles del operador o del proveedor de servicio.
7.6 Protección del equipaje de bodega.
7.6.1 Descripción de los procedimientos.
7.6.2 Procedimientos a ser seguidos en caso de una interferencia no autorizada o evidencia de que la integridad del equipaje se haya visto comprometida.
7.7 Procedimientos para la portación y transporte de armas de fuego y otras armas.
7.7.1 Disposiciones y reglamentaciones vigentes.
7.7.2 Procedimientos de aceptación de Escoltas de prisioneros y deportados.
7.7.2.1 Guardaespaldas de dignatarios del gobierno.
7.7.2.2 Guardias de seguridad en vuelo.
7.7.2.3 Protección en tierra.
7.8 Manejo de bultos sospechosos.

8. SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE LA TRIPULACIÓN, DE MANO Y DE BODEGA

8.1. Normas de inspección y registros.
8.2. Lugar de inspección y registro.
8.3. Detalles del equipo de inspección.
8.4. Detalles del operador o del proveedor de servicios.

9. COTEJO DEL PASAJERO Y DEL EQUIPAJE FACTURADO

9.1. Finalidad de las medidas.
9.2. Descripción de los procedimientos.
9.2.1 Detalles del equipo si es automatizado.
9.2.2 Detalles del manifiesto del equipaje.
9.2.3 Identificación de la persona responsable de autorizar el transporte del equipaje inspeccionado.
9.2.4 Identificación de pasajeros que no se presentan.
9.2.5 Identificación de equipaje no acompañado.
9.3 Procedimientos para la inspección del equipaje no acompañado.
9.3.1 Norma de inspección.
9.3.2 Lugar de la inspección.
9.3.3 Detalles del equipo de inspección.
9.3.4 Detalles del operador o del proveedor de servicio.

10. SEGURIDAD DE LA AERONAVE

10.1 Finalidad de las medidas de seguridad.
10.2. Registros y verificaciones en la aeronave.
10.2.1 Normas de registros y verificaciones.
10.2.2 Detalles del proveedor de servicio.
10.3 Control de acceso a la aeronave.
10.3.1 Norma de control de acceso.
10.3.2 Detalles del proveedor de servicio.
10.4 Medidas a seguir en caso de acceso no autorizado o evidencia de que la integridad de la aeronave haya sido comprometida.
10.5 Protección de la cabina de mando de la aeronave.
10.6 Operaciones en tránsito.

10.6.1 Procedimientos de verificación para los pasajeros que desembarcan no dejen objetos a bordo de las aeronaves.

11. SEGURIDAD DE PROVISIONES, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTO DE LA LÍNEA AÉREA

11.1. Finalidad de las medidas.
11.2. Descripción de las medidas en la dependencia de aprovisionamiento de línea aérea.
11.2.1 Norma de seguridad material de los locales.
11.2.2. Norma de control de acceso a los locales.
11.2.3. Descripción de las medidas para despacho y transporte.
11.2.4. Norma del control de acceso a comidas preparadas.
11.2.5. Norma de control de acceso al depósito para despacho.
11.2.6. Normas de control de acceso a los vehículos.
11.2.7. Normas de las medidas de seguridad para COMAT y COMAIL

12. SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE LIMPIEZA DE AERONAVE
12.1 Finalidad de las medidas.
12.2 Descripción de las medidas.
12.2.1 Norma de control de acceso a los depósitos para limpieza.

13. SEGURIDAD DE LA CARGA, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA, PAQUETES EXPRESO Y CORREO

13.1. Finalidad de las medidas.
13.2. Descripción de las medidas para la carga.
13.3. Procedimientos de aceptación.
13.3.1. Plan y criterios para agentes acreditados.
13.3.2. Plan y criterios para expedidores conocidos.
13.4. Norma de inspección y examen físico.
13.4.1. Lugar de inspección y de examen físico.
13.4.2. Detalles del equipo de inspección.
13.4.3. Detalles del operador o del proveedor de servicio.
13.5. Lista de exenciones de la inspección de seguridad o examen físico.
13.6. Descripción de medidas para el equipaje no acompañado y efectos personales transportados como carga.
13.7. Norma de inspección y registro manual.
13.7.1. Lugar de inspección y registro.
13.7.2. Detalles del equipo de inspección.
13.7.3. Detalles del operador o proveedor del servicio
13.8. Descripción de medidas para encomiendas de mensajería y paquetes expreso.
13.8.1. Procedimientos para la aceptación.
13.8.2. Norma de inspección y de registro.
13.8.3. Lugar de la inspección y registro.
13.8.4. Detalles del equipo de inspección.
13.8.5. Detalles del operador o del proveedor de servicio.
13.9. Descripción de medidas para el correo.
13.9.1. Procedimientos de aceptación.
13.9.2. Planes y criterios para autoridades de administración de correo acreditadas.
13.9.3. Planes y criterios para expedidores conocidos.
13.9.4. Norma de inspección.
13.9.5. Lugar de la inspección.
13.9.6. Detalles del equipo de inspección.
13.9.7. Detalles del operador.
13.10. Seguridad de la carga, encomiendas de mensajerías, paquete expreso y correo.
13.10.1. Descripción de las medidas.
13.10.2. Entidad responsable de aplicar las medidas de seguridad.
13.10.3. Medidas a seguir en caso que haya habido una interferencia no autorizada o evidencia que la integridad de la carga, encomienda, paquete expreso o correo haya sido comprometida.
13.11. Procedimientos para el transporte de correo diplomático.
13.12. Tratamiento de carga o correo sospechoso.

14. CONTRATACIÓN DE PERSONAL

14.1 Descripción de los procedimientos para contratación del personal de seguridad, incluidas las verificaciones de antecedentes.

15. INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL

15.1 Descripción de la instrucción inicial para los siguientes grupos de personal.
15.1.1 Tripulación de vuelo.
15.1.2 Personal de seguridad que desempeña funciones de inspección, registro o verificación.
15.1.3 Personal que interroga a los pasajeros.
15.1.4 Instrucción para la toma de conciencia de para el resto del personal, incluido el personal de manipulación en tierra.
15.1.5 Administradores y oficiales de seguridad de línea aérea.

16. PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA

16.1 Descripción de planes para atender a las siguientes contingencias.
16.1.1 Apoderamiento ilícito de aeronave.
16.1.2 Amenazas de bomba.
16.1.3 Descubrimiento de un artículo sospechoso o prohibido.
16.14 Falla del equipo.
16.1.5 Medidas mejoradas para un aumento del nivel de amenazas.
16.16 Vuelos de alto riesgo.

17. NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES

17.1 Descripción de los procedimientos de notificación de incidentes de seguridad de la línea aérea.

18.1 SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN

18.1 Descripción de los arreglos de la línea aérea para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad y control de calidad.

Apéndice C

Formulario Acto de Interferencia Ilícita.

INFORME PRELIMINAR □ FINAL □
SOBRE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILICITA
Numero de expediente:…………………
Fecha del informe:………………………
(Día/mes/año)

		Realizado	Intento
a)	Acto de apoderamiento ilícito de una aeronave	□	□
b)	Ataque contra un aeropuerto e instalaciones de navegación aérea	□	□
c)	Ataque contra personas dentro de las instalaciones de la terminal de un aeropuerto	□	□
d)	Acto de sabotaje contra una aeronave	□	□
e)	Ataque contra una aeronave en vuelo	□	□
f)	Otros actos no especificados en la lista	□	□

PARTE I: INFORMACION ACERCA DEL SUCESO
A. INFORMACION GENERAL
1. Estado que presenta el informe:…………………............
2. Fecha del suceso:……..
(Día/mes/año)
3. Hora del suceso:…………………………
(Hora local-24 horas)
4. Duración del suceso:………………………

-2-

B. DETALLES DEL ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

1. Información sobre el vuelo

Fecha de salida del vuelo: ....
[Día mes año]

Hora de salida del vuelo: ....
[Hora local reloj de 24 horas]

Identificación del vuelo: ....

Tipo de aeronave: ....

Explotador: ....

Numero de pasajeros: ....

Numero de tripulantes: ....

Agentes de seguridad a bordo (si los hubiere): ..

Numero de autores: ....

Tipo de operación (vuelo regular,chárter,etc.): ....

Aeropuerto de salida: ....
Nombre Estado

Destino previsto: ....
Nombre Estado

2. Aeronave

Estado de matricula: ....

Numero de matrícula: ....

Tipo de aeronave:...

Aeropuerto en el que (se presume que) el artefacto o sustancia destinados a sabotaje fueron introducidos en la aeronave:
....

3. Edificios o instalaciones del aeropuerto afectados: ....
....
....
....

-3-

C. EL SUCESO

1. Ubicación de la aeronave:

En tierra ☐

En vuelo ☐

2. Instalación terrestre:

En el aeropuerto ☐

Fuera del aeropuerto ☐

3. Armas/artefactos empleados	Descripción	Real	Simulado
Arma núm. 1 :	....	☐	☐
Arma núm. 2:	....	☐	☐
Arma núm. 3:	....	☐	☐
Arma núm. 4:	....	☐	☐
Arma núm. 5:	....	☐	☐
Explosivos:	....	☐	☐
Incendiarios	....	☐	☐

Otros (describanse): ....
....
....

4. Comunicaciones

4.1 Origen de la amenaza:

Mensaje escrito ☐

Llamada telefónica ☐

Otros (describanse): ....
....
....

4.2 ¿Quién recibió la amenaza?

Miembro de la tripulación de vuelo ☐

Auxiliar de cabina ☐

Personal de tierra de la linea aérea ☐

Pasajero ☐

Otras personas (describanse): ....
....
....

-4-

		Si	No
4.3	¿Se formularon exigencias concretas? *(en caso afirmativo, explíquense)*..	☐	☐
4.4	¿Quién transmitió las exigencias a las autoridades de tierra?	Sí	No
	¿El piloto?	☐	☐
	¿El autor?	☐	☐
	Otras personas (descríbanse):		

5. Medidas para contrarrestar el hecho

		Si	No
5.1	¿Se intentó de algún modo poner fin a l as actividades del autor o autores)?		☐

5.2 En caso afirmativo, ¿por qué medios?

Negociación ☐ Fuerza ☐ Otros medios ☐

5.3 Resultados:

Éxito ☐ Fracaso ☐

		Si	No
5.4	¿Entraron elautor o autores alpuesto de pilotaje?	☐	☐

En caso afirmativo, descríbanse los hechos: ....
....
....

		Si	No
5.5	¿Disponían los tripulantes de una lista de lugares que debían inspeccionar en caso de amenaza de bomba?	☐	☐

5.6 ¿Estaban al tanto los tripulantes delos lugares en los que una bomba es menos peligrosa? □ □

5.7 Indíquese si el autor o los autores:

tenían conocimientos técnicos sobre el funcionamiento dela aeronave; □ □

estaban familarizados con el modelo de la aeronave; □ □

conocían el aeropuerto olas instalaciones básicas para la navegación. □ □

En caso afirmativo, explíquese: ....

....

....

-5-

6. **Desvío de la aeronave** (Contéstese *únicamente* en caso de que la aeronave haya sido desviada)

6.1 Enumérense los aeropuertos en orden cronológico:

Aeropuerto	Estado	Fecha y hora de llegada	Fecha y hora de salida	Aterrizaje autorizado Sí	No
a)	....	....	....	□	□
b)	....	....	....	□	□
c)	....	....	....	□	□
d)	....	....	....	□	□
e)	....	....	....	□	□

6.2 ¿Había suficiente combustible para llegar a todos los puntos de destino exigidos? Especifíquense. Sí No

a) .... □ □

b) .... □ □

c) .... □ □

d) .... □ □

e) .... □ □

En caso afirmativo, explíquese: ....

....

....

6.3 ¿Tenía la tripulación los mapas necesarios para llegar a dichos puntos? Enumérense. Sí No

a) .... □ □

b) .... □ □

c) .... □ □

d) .... □ □

e) .... □ □

en caso afirmativo, explíquese: ....

....

....

-6-

6.4 ¿Se permitió que algún pasajero abandonara la aeronave en alguno de los aeropuertos anteriores? Enumérense los aeropuertos por orden cronológico:

Aeropuerto Sí No

a) .... □ □

b) .... □ □

c) .... □ □

d) .... □ □

e) .... □ □

En caso afirmativo, explíquese: ....

....

6.5 ¿Se tomaron medidas en alguno de los aeropuertos anteriores para resolver la situación? Enumérense los aeropuertos

Aeropuerto Sí No

a) .... □ □

b) .... □ □

c) .... □ □

d) .... □ □

e) .... □ □

En caso afirmativo, explíquese: ....

....

....

6.6 ¿Se realizaron operaciones de mantenimiento en algunos de los aeropuertos anteriores? Enumérense los aeropuertos:

Aeropuerto Sí No

a) .... □ □

b) .... □ □

c) .... □ □

d) .... □ □

e) .... □ □

En caso afirmativo, explíquese: ....

....

....

-7-

D. **AUTORES** (si eran más de tres, utliícense hojas adicionales)

Número total:. ....

1. Nombre: ....(hombre/mujer)

Alias:..

Fecha de nacimiento: .... Lugar de nacimiento:......... Nacionalidad.......

[D.a mes año]

Aeropuerto de embarque: ....

Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

....

....

2. Nombre: ....(hombre/mujer)

Alias: ....

Fecha de nacimiento: .... Lugar de nacimiento:......... Nacionalidad.......

[D.a mes año]

Aeropuerto de embarque: ....

Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

....

....

3. Nombre: ....(hombre/mujer)

Alias: ....

Fecha de nacimiento: .... Lugar de nacimiento:......... Nacionalidad.......

[D.a mes año]

Aeropuerto de embarque: ....

Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

....

....

-8-

E. SEGURIDAD DE AEROPUERTO

	Sí	No
1. ¿Existe un programa de seguridad de aeropuerto en el lugar en que el autor o autores embarcaron en la aeronave?	□	□
2. ¿Se prevé en el programa de seguridad la protección de la parte aeronáutica (vallas, guardias, portones cerrados,patrullas,sistemas de identificación, etc.)?	□	□
3. ¿Se examinan regularmente las tarjetas de identidad expedidas al personal de tierra y de los servicios auxiliares?	□	□
4. Inspección/registro de los pasajeros y tripulantes y del equipaje de cabina:		
a) ¿Se somete a inspección/registro a todos los pasajeros y equipaje de mano para todos los vuelos internacionales?	□	□
b) ¿Se somete a inspección/registro a todos los pasajeros y equipaje de mano para todos los vuelos interiores?	□	□
c) ¿Se somete a todos los tripulantes a un control de seguridad?	□	□
d) ¿Se somete a nueva inspección/registro a todos los pasajeros y equipaje de mano ya registrados antes de subir a bordo si se mezclan o ponen en contacto con otras personas que no han sido inspeccionadas/registradas?	□	□
5. Métodos de inspección/registro utilizados:		
Plan de puerta de acceso (acceso directo a las aeronaves)	□	□
Plan de zona de espera estéril (sala de espera para embarcar)	□	□
Plan de salón principal estéril	□	□
6. Sistema de control de seguridad utilizado:		
Detector de metales:		
De pórtico	□	□
Manual	□	□
Rayos X	□	□
Registro físico	□	□
Otros	□	□

-9-

	Sí	No
7. ¿Se habían hecho recientemente ensayos con distintos objetos para comprobar el funcionamiento de los detectores de metales y los aparatos de rayos X?	□	□
8. ¿Se ha entrenado regularmente al personal de seguridad que utiliza los detectores de metales y los aparatos de rayos X?	□	□
9. Identificación del equipaje:		
a) ¿Se comprueba si cada una de las piezas de equipaje cargadas en la aeronave pertenece a alguno de los pasajeros que se han presentado para el embarque?	□	□
b) ¿Comprende el procedimiento mencionado en a) a los pasajeros en tránsito y a sus equipajes que deben transbordarse de una línea aérea a otra?	□	□

10. Indíquese si el autor o autores eludieron las medidas de seguridad existentes recurriendo a:

La fuerza □

Otros medios □

Descríbase brevemente: ....

....

....

....

11. ¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptado o se prevé adoptar para evitar que el hecho se repita?

....

....

....

....

-10-

F. TERMINACIÓN DEL SUCESO

1. Funciones del encargado de las negociaciones (explíquese si estaba autorizado para tomar decisiones o si no era más que un intermediario): ....

....

2. Aeropuerto/aeronave

Número de personas afectadas:

	Muertos	Lesionados
Tripulantes	....	....
Pasajeros	....	....
Autores(s)	....	....
Otros.	....	....

3. Circunstancias en que se produjeron las muertes o lesiones: ....

....

....

....

....

4. Daños a la aeronave y las instalaciones y servicios del aeropuerto (breve descripción en la que se incluya el costo de los daños, el tiempo perdido y los vuelos afectados):

....

....

....

5. Proporcione toda otra información pertinente sobre la forma en que se pudieron eludir los procedimientos de seguridad durante el transcurso de este suceso:

....

....

....

....

-11-

PARTE II: INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA LIBERAR A LOS PASAJEROS Y A LA TRIPULACIÓN Y, SI PROCEDE, PARA DEVOLVER LA AERONAVE

1. Medidas adoptadas para liberar a los pasajeros y a la tripulación: ....
....
....
....
....
....

2. Medidas adoptadas para facilitar lo antes posible la continuación del viaje a los pasajeros y a la tripulación:
....
....
....
....
....

3. Medidas adoptadas para devolver lo antes posible la aeronave y su carga, a sus legítimos poseedores:
....
....
....
....
....

-12-

PARTE III: INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS EN RELACIÓN CON EL AUTOR O AUTORES

1. Medidas adoptadas por las autoridades competentes para proceder a la detención del autor o autores o para asegurar de que no se evadan: ....
....
....
....
....

2. Medidas para incoar el procedimiento de extradición o someter el caso a las autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento; resultados de los procedimientos iniciados (si aún no se han obtenido resultados, envíese la información al respecto en cuanto sea posible).
....
....
....
....

PARTE IV: INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA SOLUCIONAR DEBILIDADES Y PARA EVITAR QUE SE PRODUZCAN ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA, COMO SE DETALLA EN LA NORMA 3.4.6 DEL ANEXO 17.
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....

-13-

PARTE V: TODA OTRA INFORMACIÓN PERTINENTE
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....

....
Nombre

....
Cargo

....
Departamento

- FIN -

Apéndice D

Formulario modelo para el Transporte de Armas de Fuego en una Aeronave.

Original y 3 copias distribuidas así:

1. Una para el pasajero.
2. Una para archivo de la estación.
3. Una para el capitán del vuelo.
4. Una para la oficina de Seguridad de Aviación.

Ninguna persona puede llevar en la cabina de pasajeros un arma mortal o peligrosa, ya sea oculta o al descubierto, excepto y en funciones de su cargo, los oficiales de cumplimiento de la ley.

Las personas arriba anotadas tendrán que solicitar la autorización por escrito al operador aéreo correspondiente, mínimo 24 hrs antes, del vuelo para coordinar con el supervisor de turno y con el capitán de la aeronave donde viajarán. La solicitud tendrá que ser acompañada por fotocopias de su identificación que la cual lo acredita como tal, con fotografía clara y sello oficial del departamento al cual pertenece. La identificación será la misma que presentará al apersonarse al vuelo.

REVISE:

- ☐ Agente de cumplimiento de la Ley Armado.
- ☐ Con prisioneros abordo.
- ☐ Escolta Armada para Dignatarios de Gobierno
- ☐ Armas de fuego en Equipaje de bodega con colilla N°: ______

TODAS LAS PERSONAS ARMADAS EN CABINA DEBERAN:

1. Mantener el arma, en todo momento oculta.
2. No solicitar ni consumir bebidas alcohólicas.
3. Complete y presente esta fórmula al agente de tráfico en el mostrador, conjuntamente con el pasaporte y boleto, además del pase de abordar al pasar por los puntos de chequeo de seguridad y previamente al agente de tráfico antes de abordar.

AUTORIZACION DE QUE EL ARMA VIAJE ABORDO

NOMBRE DEL PASAJERO:	VUELO	FECHA	ORIGEN	DESTINO	ASIENTO
ORGANIZACION:					
DIRECCION DE LA ORGANIZACION:					
CARGO QUE OCUPA:					
Nº DE IDENTIFICACION:	PASAPORTE Y NACIONALIDAD:				
FIRMA DEL PASAJERO:	AUTORIZADO POR:				
FIRMA DEL REPRESENTANTE DE LA AEROLINEA EN LA ESTACION:					

PROCEDIMIENTOS PARA LOS OFICIALES EN CUSTODIA

1. Notifique a la aerolínea si la persona custodiada es de alto riesgo y si será escoltada por dos o más oficiales.
2. Garantice que la persona en custodia no esté cerca de alguna arma peligrosa.
3. Restrinja a la persona en custodia de cualquier cosa que no sea necesaria.
4. Bajo ninguna circunstancia espose al prisionero a un asiento u otro objeto inanimado en la aeronave.
5. El oficial de escolta tendrá:
   5.1 Abordar de primero y en los últimos asientos.
   5.2 Sentarse entre el custodiado y cualquier otra persona.
   5.3 Mantener a la persona custodiada en constante vigilancia.
   5.4 No ingerir ni permitir al custodiado ingerir bebidas alcohólicas.
   5.5 Mantener sus armas ocultas.

INFORME DEL CAPITAN:

De acuerdo con las reglamentaciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica el Señor ____________ de ____________ asiento ________ está identificado adecuadamente y está autorizado para viajar armado abordo de su vuelo. Ha sido instruido para mantener su arma oculta, no solicitar, ni consumir bebidas alcohólicas y en el eventual caso de un incidente abordo, no tomará acción a menos que sea solicitado por su persona, el anonimato en su misión es importante y se solicita no revelar su identidad a otros pasajeros.

Firma del capitán ____________

Nota: El personal involucrado del operador aéreo debe enviar un mensaje a todas las estaciones en ruta.

Apéndice E
Formulario modelo para Amenaza de Bomba.

Nombre de la persona que recibe el mensaje:	Hora:	Fecha:

Mensaje: (Palabras exactas del que llama):

¿DÓNDE SE HA COLOCADO LA BOMBA?

Terminal	Facilidad de depósito de combustible	Zona de carga	Oficinas de líneas aéreas o área de mantenimiento	Otras
Aeronave	Número de vuelo	Salida	Destino:	
¿Parecía estar familiarizado el que llamaba con la aeronave o con el edificio al describir el lugar? SÍ/NO				

¿CUÁNDO EXPLOTARÁ?

Hora:	Día:	Fecha:
¿En vuelo?: SÍ/NO	¿Si se mueve?: SÍ/NO	Otros:

¿QUÉ ASPECTO TIENE?

Cartera de documentos	Carretilla de compras	Maleta
Bulto/paquete	Otros (describa):	

¿QUIÉN ES USTED?

Nombre:	Organización:
¿Dónde está usted en este momento?:	

¿POR QUÉ HA LLAMADO?

Describa:

ANTECEDENTES (Haga un círculo sobre la respuesta adecuada)
Origen de la llamada

Local	Larga distancia	Interna (desde el edificio)	Teléfono público/celular/móvil

¿Se intentó seguir la pista a la llamada? Sí/No
Identidad del que llama

Sexo:	Edad aproximada:	Idioma utilizado:

Características de la voz

Fuerte	Suave	Aguda	Profunda
Ronca	Agradable	Otras:	

Dicción

Rápida	Clara	Tartamudeando	Confusa
Lenta	Alterada	Nasal	Otros

Ruido de fondo

Ruidoso	Tranquilo	Trenes	Aeronaves
Tráfico de carretera	Voces	Máquinas de oficina	Máquinas de fábrica
Cocina	Festejos	Animales	Música
Mezcla (describa):			

Acento

Local	No local	Coloquial	Regional	Extranjero

Maneras

Irritado	En calma	Irracional	Racional
Coherente	Incoherente	Deliberada	Emotiva
Intoxicado	Riéndose	Honrado	Obsceno
Otros (describa):			

Dominio del idioma

Excelente	Muy Bueno	Bueno	Mediano	Escaso

Nota: Complete el formulario y transmítalo al personal responsable, converse acerca de la llamada de amenaza solamente con la persona responsable o con las autoridades de la PAN.

Apéndice F

LISTAS DE VERIFICACIÓN
Análisis y Contenido del PSA

Objetivo: **Verificar el cumplimiento de los objetivos y requisitos establecidos en el PNSAC y el RAU 17.**

Aeropuerto: ____________________

Inspector (es): ____________________

Este formulario debe ser completado con los resultados encontrados durante el estudio de un PSA, indíquese;	
N/A	**si el ítem no es aplicable**
Sat.	**si el ítem es satisfactorio**
Insat.	**si el ítem es insatisfactorio**
Toda anotación en la casilla de insatisfactoria requerirá una explicación en la sección de observaciones	

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
1. OBJETIVO DEL PROGRAMA		☐	☐	☐
2. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS		☐	☐	☐
3. FUENTES DE LA REGLAMENTACIÓN		☐	☐	☐
Legislación nacional.		☐	☐	☐
Otra reglamentación o legislación.		☐	☐	☐
4. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES		☐	☐	☐
Administración Operador del Aeropuerto.		☐	☐	☐
Autoridad de policía.		☐	☐	☐
Otros organismos del gobierno.		☐	☐	☐
Explotadores aéreos.		☐	☐	☐
Arrendatarios del aeropuerto y operadores aeroportuarios.		☐	☐	☐
Autoridades municipales y Otras autoridades.		☐	☐	☐
Aviación general.		☐	☐	☐
5. COMITÉ DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO		☐	☐	☐
Atribuciones.		☐	☐	☐
Composición de los miembros.		☐	☐	☐
Periodicidad de las reuniones.		☐	☐	☐
6. COMUNICACIONES		☐	☐	☐
7. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO		☐	☐	☐
Generalidades.		☐	☐	☐

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Parte pública, parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas.		☐	☐	☐
Horas de funcionamiento.		☐	☐	☐
Servicios de tránsito aéreo.		☐	☐	☐
Explotadores aéreos.		☐	☐	☐
Aviación general.		☐	☐	☐
Organizaciones y negocios privados.		☐	☐	☐
Organizaciones militares o paramilitares.		☐	☐	☐
8. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO		☐	☐	☐
Generalidades.		☐	☐	☐
Medidas de control de acceso.		☐	☐	☐
Puntos de control de acceso		☐	☐	☐
Verificación de antecedentes		☐	☐	☐
Sistema de credenciales para personas y vehículos		☐	☐	☐
Instalaciones para los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación.		☐	☐	☐
Aviación general.		☐	☐	☐
Medios materiales; de seguridad.		☐	☐	☐
Iluminación		☐	☐	☐
Vallado		☐	☐	☐
Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano.		☐	☐	☐
Autoridad.		☐	☐	☐
Presentación y facturación.		☐	☐	☐
Documentos de viaje.		☐	☐	☐
Pasajeros de Origen		☐	☐	☐
Pasajeros en transito		☐	☐	☐
Pasajeros en transferencia		☐	☐	☐
Procedimientos de inspección.		☐	☐	☐
Porcentaje de registro manual		☐	☐	☐
Artículos electrónicos		☐	☐	☐
Personas /necesidades Esp. (Capacidades diferentes)		☐	☐	☐
Tratamientos artículos confiscados		☐	☐	☐
Objetos sospechosos		☐	☐	☐
Equipo.		☐	☐	☐
Rayos X		☐	☐	☐
Detectores de metal		☐	☐	☐
Detectores de trazas		☐	☐	☐

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Personal de seguridad.		☐	☐	☐
Segregación y control.		☐	☐	☐
Procedimientos para el personal y la tripulación de vuelo.		☐	☐	☐
Valija diplomática y mensajerías del gobierno.		☐	☐	☐
Facilidades para dignatarios.		☐	☐	☐
Pasajeros de categoría especial.		☐	☐	☐
Pasajeros no admisibles		☐	☐	☐
Pasajeros deportados		☐	☐	☐
Prisioneros con escolta		☐	☐	☐
Aviación general.		☐	☐	☐
Seguridad del equipaje de bodega		☐	☐	☐
Autoridad.		☐	☐	☐
Presentación y facturación.		☐	☐	☐
Detalles de la interrogación al pasajero.		☐	☐	☐
Presentación y facturación fuera del aeropuerto.		☐	☐	☐
Procedimientos de inspección.		☐	☐	☐
Equipaje de origen.		☐	☐	☐
Equipaje en transferencia.		☐	☐	☐
Equipaje de trasbordo.		☐	☐	☐
Equipaje no acompañado		☐	☐	☐
Equipo.		☐	☐	☐
Rayos X		☐	☐	☐
Detectores de Trazas		☐	☐	☐
Otros		☐	☐	☐
Personal de seguridad.		☐	☐	☐
Cotejo de los pasajeros y del equipaje de bodega.		☐	☐	☐
Procedimientos para el personal del aeropuerto y la tripulación de vuelo.		☐	☐	☐
Equipaje no acompañado.		☐	☐	☐
Zona de recogida de equipaje.		☐	☐	☐
Seguridad de la carga aérea		☐	☐	☐
Autoridad.		☐	☐	☐
Procedimientos de seguridad.		☐	☐	☐
Equipo.		☐	☐	☐
Rayos X		☐	☐	☐
Detectores de Trazas		☐	☐	☐
Otros		☐	☐	☐

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Seguridad de las mercancías y provisiones, para los concesionarios del aeropuerto		☐	☐	☐
Autoridad.		☐	☐	☐
Procedimientos de seguridad.		☐	☐	☐
Control de armas de fuego y de otras armas		☐	☐	☐
Legislación y reglamentación.		☐	☐	☐
Transporte de armas de fuego.		☐	☐	☐
Tenencia de armas de fuego.		☐	☐	☐
Seguridad de la aeronave		☐	☐	☐
Responsabilidad.		☐	☐	☐
Control de acceso a la aeronave.		☐	☐	☐
Patrullas de seguridad.		☐	☐	☐
Precauciones previa al vuelo.		☐	☐	☐
Notificación de amenazas.		☐	☐	☐
Vuelos bajo creciente amenaza.		☐	☐	☐
Registro de la aeronave.		☐	☐	☐
Equipo de seguridad y especificaciones		☐	☐	☐
Operaciones y mantenimiento.		☐	☐	☐
9. RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA		☐	☐	☐
Plan de contingencia de aeropuerto.		☐	☐	☐
10. INSTRUCCIÓN SOBRE SEGURIDAD		☐	☐	☐
Personal de seguridad en el aeropuerto		☐	☐	☐
Operadores Aéreos y personal de seguridad de los agentes acreditados de carga,		☐	☐	☐
Miembros de las tripulaciones de aeronaves		☐	☐	☐
Demás personal de aeropuerto.		☐	☐	☐
Ejercicios del plan de contingencia y los ejercicios que impliquen una reacción ante un acto de interferencia ilícita, concebidas para someter aprueba la condición de preparación.		☐	☐	☐
11. APÉNDICES		☐	☐	☐
a. Organigramas que se refieran a la estructura de organización y gestión de la seguridad.		☐	☐	☐
b. Mapa a escala del aeropuerto y de las zonas periféricas.		☐	☐	☐
c. Mapa a escala detallada indicando la parte aeronáutica y la parte pública y las zonas de seguridad restringidas así como los puntos de control de acceso.		☐	☐	☐
d. Mapa detallado de los edificios de la terminal incorporando la ubicación del equipo de seguridad.		☐	☐	☐
e. Información para ponerse en contacto con los Operadores Aéreos.		☐	☐	☐
f. Organizaciones y negocios privados que funcionan en el aeropuerto.		☐	☐	☐
g. Lista de las personas exentas de las medidas de inspección o registro.		☐	☐	☐
h. Legislación y reglamentación nacionales relativas ala tenencia de armas y de armas de fuego.		☐	☐	☐
i. Plan de contingencia de aeropuerto		☐	☐	☐

Observaciones:	
RESOLUCIÓN:	
Se comunica resultado al Gerente de Operaciones Ref.	Fecha:
	Fecha:
Inspector (es): ________________________________ Firma	Día Mes Año

Apéndice G
LISTA DE VERIFICACIÓN
Análisis y Contenido PSEA

Objetivo:
Verificar el cumplimiento de los objetivos y requisitos establecidos en el PNSAC y el RAU 17.

Aeropuerto:

Inspector (es):

Este formulario debe ser completado con los resultados encontrados durante el estudio de un PSA, indíquese;	
N/A	si el ítem no es aplicable
Sat.	si el ítem es satisfactorio
Insat.	si el ítem es insatisfactorio
Toda anotación en la casilla de insatisfactoria requerirá una explicación en la sección de observaciones	

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
1. OBJETIVO DEL PROGRAMA		☐	☐	☐
2. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS		☐	☐	☐
3. OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES NACIONALES		☐	☐	☐
La autoridad AVSEC competente del Estado del Explotador		☐	☐	☐
La autoridad competente Nacional		☐	☐	☐
PNSAC RAU 17		☐	☐	☐
Legislación nacional.		☐	☐	☐
4. DESCRIPCIÓN DE LAS OPERACIONES DE LA LÍNEA AÉREA		☐	☐	☐
Dirección y medios de contacto de la compañía.		☐	☐	☐
Aeronaves con la que opera.		☐	☐	☐
5. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA LÍNEA		☐	☐	☐
Política de seguridad de la empresa		☐	☐	☐
Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de la línea aérea		☐	☐	☐
6. SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE DE MANO		☐	☐	☐

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Finalidad de la inspección		☐	☐	☐
Normas de inspección y registro.		☐	☐	☐
Lugar de la inspección		☐	☐	☐
Detalles del equipo de inspección		☐	☐	☐
Detalles del operador o proveedor del equipo		☐	☐	☐
Procedimientos para la inspección y registro de los pasajeros de trasbordo		☐	☐	☐
Normas de inspección y registro		☐	☐	☐
Lugar de la inspección y registro		☐	☐	☐
Detalles del operador o proveedor del servicio.		☐	☐	☐
Comportamiento con pasajeros o equipaje sospechoso de mano sospechoso		☐	☐	☐
Control del movimiento de la circulación de los pasajeros		☐	☐	☐
Control de armas de fuego y otras armas		☐	☐	☐
Disposiciones y reglamentaciones vigentes		☐	☐	☐
Procedimientos de aceptación de escoltas de prisioneros y deportados.		☐	☐	☐
Guardaespaldas de dignatarios del gobierno.		☐	☐	☐
Guardias de seguridad a bordo		☐	☐	☐
Procedimientos para el transporte de armas en bodega.		☐	☐	☐
Medidas para categorías especiales de pasajeros		☐	☐	☐
Diplomáticos y otras personas con privilegios		☐	☐	☐
Mensajerías del gobierno y valija diplomática		☐	☐	☐
Pasajeros de movilidad reducida y con problemas médicos.		☐	☐	☐
Pasajeros no admisibles/deportado/prisioneros con escolta.		☐	☐	☐
Política para pasajeros perturbadores.		☐	☐	☐
Procedimientos en tierra.		☐	☐	☐
Iluminación Procedimientos a bordo		☐	☐	☐
Autoridad para utilizar medios de retención.		☐	☐	☐
Procedimientos de notificación de notificación.		☐	☐	☐
Mantenimiento de los registros relativos a la notificación.		☐	☐	☐
7. SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE FACTURADO		☐	☐	☐
Finalidad de las medidas.		☐	☐	☐
Verificación de la identidad de los pasajeros		☐	☐	☐
Normas de verificación.		☐	☐	☐
Lugar de las verificaciones.		☐	☐	☐
Interrogatorio de pasajeros		☐	☐	☐
Descripción de las preguntas.		☐	☐	☐

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Lugar de entrega del equipaje.		☐	☐	☐
Detalles del proveedor del servicio.		☐	☐	☐
Porcentaje de registro manual.		☐	☐	☐
Procedimientos para la inspección y registro del equipaje de cabina trasbordado		☐	☐	☐
Normas de inspección.		☐	☐	☐
Lugar de la inspección y registro.		☐	☐	☐
Detalles del equipo de inspección.		☐	☐	☐
Detalles del operador o del proveedor de servicio.		☐	☐	☐
Protección del equipaje de bodega.		☐	☐	☐
Descripción de los procedimientos		☐	☐	☐
Procedimientos a ser seguidos en caso de una interferencia no autorizada o evidencia de que la integridad del equipaje se haya visto comprometida.		☐	☐	☐
8. SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE LA TRIPULACIÓN, DE MANO Y DE BODEGA.		☐	☐	☐
Normas de inspección y registros.		☐	☐	☐
Lugar de inspección y registro.		☐	☐	☐
Detalles del equipo de inspección.		☐	☐	☐
Detalles del operador o del proveedor de servicios.		☐	☐	☐
9. COTEJO DEL PASAJERO Y DEL EQUIPAJE FACTURADO		☐	☐	☐
Finalidad de las medidas		☐	☐	☐
Descripción de los procedimientos		☐	☐	☐
Detalles del equipo si es automatizado.		☐	☐	☐
Detalles del manifiesto del equipaje.		☐	☐	☐
Identificación del responsable de autorizar el transporte del equipaje inspeccionado.		☐	☐	☐
Identificación de pasajeros que no se presentan		☐	☐	☐
Procedimientos para la inspección del equipaje no acompañado.		☐	☐	☐
Norma de inspección.		☐	☐	☐
Lugar de la inspección.		☐	☐	☐
Detalles del equipo de inspección.		☐	☐	☐
Detalles del operador o del proveedor del servicio.		☐	☐	☐
10. SEGURIDAD DE LA AERONAVE		☐	☐	☐
Finalidad de las medidas		☐	☐	☐
Registro y verificaciones en la aeronave		☐	☐	☐
Normas de registro y verificaciones		☐	☐	☐
Detalles del proveedor del servicio		☐	☐	☐
Control de acceso a la aeronave		☐	☐	☐
Norma de control de acceso		☐	☐	☐

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Detalles del proveedor del servicio		☐	☐	☐
Medidas a seguir en caso de acceso no autorizad o evidencia de que la integridad de la aeronave haya sido comprometida.		☐	☐	☐
Protección de la cabina de mando de la aeronave.		☐	☐	☐
Operaciones en tránsito.		☐	☐	☐
Procedimientos de verificación para los pasajeros que desembarcan no dejen objetos a bordo de las aeronaves		☐	☐	☐
11. SEGURIDAD DE PROVISIONES, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTO DE LA LÍNEA AÉREA		☐	☐	☐
Finalidad de las medidas		☐	☐	☐
Descripción de las medidas en la dependencia de aprovisionamiento de línea aérea		☐	☐	☐
Norma de seguridad material de los locales		☐	☐	☐
Norma de control de acceso a los locales		☐	☐	☐
Descripción de las medidas para despacho y transporte		☐	☐	☐
Norma del control de acceso a comidas preparadas		☐	☐	☐
Norma de control de acceso al depósito para despacho		☐	☐	☐
Normas de control de acceso a los vehículos		☐	☐	☐
Normas de las medidas de seguridad para COMAT y COMAIL		☐	☐	☐
12 SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE LIMPIEZA DE LA AERONAVE.		☐	☐	☐
Finalidad de las medidas		☐	☐	☐
Descripción de las medidas		☐	☐	☐
Norma de control de acceso a los depósitos		☐	☐	☐
13 SEGURIDAD DE LA CARGA, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA, PAQUETES EXPRESO Y CORREO		☐	☐	☐
Finalidad de las medidas.		☐	☐	☐
Descripción de las medidas para la carga.		☐	☐	☐
Procedimientos de aceptación.		☐	☐	☐
Plan y criterios para agentes acreditados.		☐	☐	☐
Plan y criterios para expedidores conocidos		☐	☐	☐
Normas de inspección y examen físico.		☐	☐	☐
Lugar de la inspección y examen físico.		☐	☐	☐
Detalle del equipo de inspección.		☐	☐	☐
Detalles del operador o del proveedor del servicio		☐	☐	☐
Lista de exenciones de la inspección de seguridad o examen físico		☐	☐	☐
Descripción de las medidas para el equipaje no acompañado y efectos personales transportados como carga.		☐	☐	☐
Normas de inspección y registro manual.		☐	☐	☐
Lugar de la inspección y registro.		☐	☐	☐
Detalles del equipo de inspección		☐	☐	☐
Detalles del operador o proveedor del servicio.		☐	☐	☐

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
Descripción de medidas para encomiendas de mensajería y paquetes expreso.		☐	☐	☐
Procedimientos para la aceptación.		☐	☐	☐
Norma de inspección y registro.		☐	☐	☐
Lugar de la inspección y registro		☐	☐	☐
Detalles del equipo de inspección.		☐	☐	☐
Detalles del operador o proveedor del servicio.		☐	☐	☐
Descripción de medidas para el correo.		☐	☐	☐
Procedimientos de aceptación.		☐	☐	☐
Normas de inspección		☐	☐	☐
Lugar de la inspección.		☐	☐	☐
Detalles del equipo de inspección		☐	☐	☐
Detalles del operador o proveedor de servicio.		☐	☐	☐
Medidas a seguir en caso que haya habido una interferencia no autorizada o evidencia que la integridad de la carga, encomienda, paquete expreso o correo haya sido comprometida.		☐	☐	☐
Procedimientos para el transporte de correo diplomático		☐	☐	☐
Tratamiento de carga o correo sospechoso.		☐	☐	☐
14. CONTRATACIÓN DE PERSONAL		☐	☐	☐
Descripción de los procedimientos para contratación del personal de seguridad, incluidas las verificaciones de antecedentes		☐	☐	☐
15. INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL		☐	☐	☐
Descripción de la instrucción inicial para los siguientes grupos de personal		☐	☐	☐
Tripulación de vuelo.		☐	☐	☐
Personal de seguridad que desempeña funciones de inspección, registro o verificación		☐	☐	☐
Personal que interroga a los pasajeros		☐	☐	☐
Instrucción para la toma de conciencia de otra clase de personal, incluido el personal de manipulación en tierra		☐	☐	☐
Administradores y oficiales de seguridad de línea aérea		☐	☐	☐
16. PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA		☐	☐	☐
Descripción de los planes para atender a las siguientes contingencias.		☐	☐	☐
Apoderamiento de aeronave.		☐	☐	☐
Amenaza de bomba.		☐	☐	☐
Descubrimientos de artículos sospechosos o prohibidos.		☐	☐	☐
Fallas del equipo de inspección.		☐	☐	☐
Medidas mejoradas para un aumento del nivel de amenaza.		☐	☐	☐
Vuelo de alto riesgo.		☐	☐	☐
17. NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES.		☐	☐	☐
Descripción de los procedimientos de notificación de incidentes de seguridad de la línea aérea.		☐	☐	☐

ITEM	PNSAC/RAU	Sat.	Insat.	N/A
18. SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN.		☐	☐	☐
Descripción de los arreglos de la línea aérea para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad y control de calidad.		☐	☐	☐
19. APÉNDICES		☐	☐	☐
a. Organigramas que se refieran a la estructura de organización y gestión de la seguridad.		☐	☐	☐
b. Planos de las aeronaves.		☐	☐	☐

Observaciones:	
RESOLUCIÓN:	
Se comunica resultado al Responsable AVSEC del explotador aéreo. Fecha:	
Inspector (es): Firma	Fecha: Día Mes Año

Apéndice H
LISTAS DE VERIFICACIÓN
Punto de Inspección

Aeropuerto:

Fecha:

	Equipo	Marca		
		SERIE		

Elementos a inspeccionar	Referencia	C	I/L	I/M	I/G	N/A	N/O
Lista de artículos prohibidos	17. (a)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Procedimientos Operativos Normalizados		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Entrenamiento teórico del personal	RNISAC IV 2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Entrenamiento práctico integrado al trabajo(OJT)	17. (e) (8) RNISAC IV 2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Libro de anotaciones		☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cuenta con pieza de ensayo (CTP)	17.73 (a)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Prueba de operación de puesta en operación del equipo		17.73 (b) (c)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Cronograma de de mantenimiento		17.77 (c)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ultima fecha de mantenimiento preventivo			☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ultima fecha de mantenimiento correctivo			☐	☐	☐	☐	☐	☐
Inspector (es):			Fecha: Día Mes Año					

Apéndice I
Estudio de Seguridad
LISTA DE VERIFICACIÓN

Aeropuerto:						
Fecha:						
Inspección Física del Pasajero	Centralizado	☐	Puerta:	☐	Área del OA:	☐
Realizada por:	Autoridad	☐	Agencia:	☐	Empresa:	☐
Nombre:						
Equipo:	Detector tipo arco	☐	Detector manual:	☐	Física:	☐
Tipo:						
¿Que se hace en caso de que active alguna alerta de los detectores?			Vuelven a emplear los equipos	☐	Inspección Manual	☐
¿Que se hace en caso sillas de ruedas, coches de infantes, yesos, etc.?			Detector manual	☐	Inspección Manual	☐
¿Que se hace en caso que se detecte objetos durante la inspección?			Se decomisan	☐	Se factura	☐
Calidad normalizada:	Buena:	☐	promedio:	☐	Deficiente:	☐
Norma similar para VIPs:	Si	☐	No:	☐		
Observaciones:						

Control de equipaje de mano	Centralizada:	☐	Puerta:	☐	Área AO:	☐
Equipo:	Sistema rayos X	☐	Manual:	☐	Trazas	☐
Realizada por:	Autoridad	☐	Agencia:	☐	Empresa:	☐
Nombre:						
Calidad normalizada:	Buena:	☐	promedio:	☐	Deficiente:	☐
Se da mezcla de pasajeros arribando y saliendo después del control de seguridad:			Si:	☐	No:	☐
¿Como y donde son transferidos los pasajeros inspeccionados?						
Son los pasajeros en transito inspeccionados después del reembarcarse			Sí	☐	No:	☐

Observaciones:

Aeropuerto:

Fecha:

Control de equipaje facturado	**Centralizada:**	☐	**Puerta:**	☐	**Área AO:**	☐
Equipo:	**Sistema rayos X**	☐	**Manual:**	☐	**Trazas**	☐
Realizada por:	**Autoridad**	☐	**Agencia:**	☐	**Empresa:**	☐

Nombre:

Calidad normalizada:	**Buena:**	☐	**promedio:**	☐	**Deficiente:**	☐

El equipaje es inspeccionado en el mostrador: **Si:** ☐ **No:** ☐

Tipo del equipo:

Identificación física: **Si:** ☐ **No:** ☐

Donde se ejecuta:

Se acepta equipaje de bodega fuera del aeropuerto **Sí** ☐ **No:** ☐

Donde se realiza esa aceptación:

El equipaje tipo "Rush" es inspeccionado **Si:** ☐ **No:** ☐

Donde:

El equipaje tipo "Rush" es inspeccionado por:

Se realiza inspección de seguridad al COMAIL **Sistema rayos X** ☐ **Manual:** ☐ **No** ☐

Observaciones:

Apéndice J

Formulario de encuesta de Medición de la Satisfacción en la Aplicación de los Controles de Seguridad.

Gracias por su participación

Su opinión es anónima y muy importante para nosotros, ella nos ayudará a mejorar el servicio que ofrecemos

Instrucciones:

Pasajero o Fecha ____/_____/_____ Compañía Aérea ____________________
Personal AIC o Fecha ____/____/____ Empresa/Organismo ______________________

Puntaje	5.- Totalmente de acuerdo	4.- De acuerdo	3.- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	2.- En desacuerdo	1.- Totalmente en desacuerdo	0.- No sabe / No Opina

	Satisfacción General del Servicio	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**
1	El servicio y atención en general es adecuado.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2	El personal que lo atendió demostró conocimiento para absolver su requerimiento	☐	☐	☐	☐	☐	☐

		5	4	3	2	1	0
3	El personal que lo atendió demostró vocación de servicio.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Infraestructura e Instalaciones		**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**
1	Las áreas de espera y atención son cómodas.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Información para la realización de trámites		**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**
1	La información recibida con referencia los artículos y objetos prohibidos a bordo una aeronave es clara y precisa.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2	La información que recibe al realizar algún requerimiento es oportuna.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Duración de los trámites		**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**
1	El tiempo de espera para ser atendido en el Punto de Inspección es razonable.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2	Considera suficiente la cantidad de personal en el Punto de Inspección.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	La atención recibida es adecuada.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aplicación de los controles de Seguridad		**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**
1	La actitud por parte de los Inspectores en el Punto de Inspección es adecuada.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2	La aplicación de los procedimientos fue bien realizada.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3	El personal que aplica los controles demostró profesionalidad.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Observaciones

Apéndice K

Modelo de tabla de control de la Instrucción Práctica AVSEC en el Puesto de Trabajo (OJT).

Empresa/Organismo: ____________________

Nombre: ____________________

Apellido: ____________________

CI: ____________

TAREA	NIVEL 1		NIVEL 2		NIVEL 3		Certificado Por	
	Observación		Observación Demostración/ Asistida		Ejecución			
	Tiempo de instrucción		Tiempo de instrucción		Tiempo de instrucción		Nombre del Instructor	FIRMA
	H Inicio	H Finaliza	H Inicio	H Finaliza	H Inicio	H Finaliza		
ARCO DETECTOR DE METALES (PORTICO)								
DETECTOR DE METALES MANUAL								
CONTROL DE ACCESO								
INSPECCIÓN DE EQUIPAJE DE MANO								
INSPECCIÓN DE EQUIPAJE DE BODEGA								
RAYOS X								

Apéndice L

Matriz de Actividades de VIGILANCIA.

Prioridades y frecuencia para desarrollar la programación anual.

1. Actividades de vigilancia para los Aeropuertos.

1.1 Categoría y prioridad de aeropuertos.

La clasificación de los aeropuertos se define con relación a las operaciones del aeropuerto. La clasificación es la siguiente:

Aeropuertos Categoría A: Más 500.000 pasajeros al año.

Aeropuertos Categoría B: Menos de 500.000 pasajeros al año.

La prioridad de la vigilancia es definida según los resultados de las actividades de vigilancia que ha sido objeto el operador del aeropuerto y su capacidad para cumplir con los requisitos nacionales y su respuesta para corregir las deficiencias identificadas durante las labores de vigilancia.

Prioridad 1: Deficiencias mayores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades han sido identificadas en la implementación de medidas correctivas.

Prioridad 2: Deficiencias han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades menores han sido identificadas durante la implementación de las medidas correctivas.

Prioridad 3: Deficiencias menores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y/o en la implementación correcta y oportuna de las medidas correctivas.

De no haberse Auditado o Inspeccionado en los últimos 5 años, se procederá con un Estudio de Seguridad.

2. Actividades de vigilancia para los Explotadores de Aeronaves.

2.1 Categoría y prioridad del explotador de aeronave.

La clasificación de los explotadores de aeronaves se ha establecido según el tipo de operaciones de estos. Dicha clasificación es la siguiente:

Operador de aeronave A: Explotador con operaciones de pasajeros internacionales.

Operador de aeronave B: Explotador de carga aérea.

Operador de aeronave C: Explotador con operaciones domésticas.

El mecanismo de prioridad de la vigilancia es definida según los resultados de las actividades de vigilancia que ha sido objeto el explotador de aeronave y su capacidad para cumplir con los requisitos nacionales y su respuesta para corregir las deficiencias identificadas durante las labores de vigilancia.

Prioridad 1: Deficiencias mayores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades han sido identificadas en la implementación de medidas correctivas.

Prioridad 2: Deficiencias han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades menores han sido identificadas durante la implementación de las medidas correctivas.

Prioridad 3: Deficiencias menores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y/o en la implementación correcta y oportuna de las medidas correctivas.

3. Actividades de vigilancia para Operadores Aeroportuarios.

1 Categoría y prioridad del operador aeroportuario

La clasificación de los operadores aeroportuarios se ha establecido según el tipo de operaciones de estos. Dicha clasificación es la siguiente:

Operador A: Policía Aérea Nacional

Operador B: Empresas de Seguridad privadas

Operador C: Terminales de Carga, Empresas de Asistencia en Tierra a las aeronaves (Handling), Empresas de Aprovisionamiento de a bordo (Catering), Concesionarios.

El mecanismo de prioridad de la vigilancia es definida según los resultados de las actividades de vigilancia que ha sido objeto el operador y su capacidad para cumplir con los requisitos nacionales y su respuesta para corregir las deficiencias identificadas durante las labores de vigilancia.

Prioridad 1: Deficiencias mayores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades han sido identificadas en la implementación de medidas correctivas.

Prioridad 2: Deficiencias han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y dificultades menores han sido identificadas durante la implementación de las medidas correctivas.

Prioridad 3: Deficiencias menores han sido identificadas durante la conducción de actividades de vigilancia y/o en la implementación correcta y oportuna de las medidas correctivas.

NOTA: Se define Operadores Aeroportuarios como aquellas entidades que brindan los diferentes servicios que requiere la operación de un aeropuerto.

4. Matriz de prioridad y frecuencia de las actividades de vigilancia.

4.1 Actividades de vigilancia para aeropuertos					
Categoría Aeropuerto	**Prioridad**	**Frecuencia**			
		Auditoría	*Inspección*	*Prueba*	*Estudios*
A	1	Anual	Semestral	Trimestral	Opcional
	2	Bienal	Anual	Trimestral	Opcional
	3	Trienal	Anual	Semestral	Opcional

B	1	Bienal	Anual	Semestral	Opcional
	2	Trienal	Bienal	Anual	Opcional
	3	Cuatrienal	Bienal	Anual	Opcional

4.2 Actividades de vigilancia para los explotadores de aeronave					
Código del explotador	Prioridad	Frecuencia			
		Auditoría	*Inspección*	*Prueba*	*Estudio*
A	1	Semestral	Trimestral	Mensual	Opcional
	2	Anual	Semestral	Trimestral	Opcional
	3	Bienal	Anual	Semestral	Opcional
B	1	Anual	Semestral	Trimestral	Opcional
	2	Bienal	Anual	Semestral	Opcional
	3	Trienal	Bienal	Anual	Opcional
C	1	Anual	Semestral	-	Opcional
	2	Bienal	Anual	-	Opcional
	3	Cuatrienal	Bienal	-	Opcional

4.3 Actividades de vigilancia para los operadores aeroportuarios				
Código del operador	Prioridad	Frecuencia		
		Auditoría	*Inspección*	*Prueba*
A	1	-	Trimestral	Mensual
	2	-	Semestral	Trimestral
	3	-	Anual	Semestral
B	1	Anual	Semestral	Trimestral
	2	Bienal	Anual	Semestral
	3	Trienal	Bienal	Anual
C	1	Anual	Semestral	Trimestral
	2	Bienal	Anual	Semestral
	3	Cuatrienal	Bienal	Anual


IMPO